Vivere nel presente le auto del passato

Conosciamole……

……ritroviamoci

Edizione 2013

SOMMARIO

EDITORIALE

Le previsioni per il 2013 per l'automobilismo storico erano davvero negative e tutti si temeva di vederne, se non la fine, un drastico ridimensionamento sia nel numero che nella qualità dei mezzi e degli appassionati praticanti.
Che quanto si temeva si sia realizzato solo in parte ha fino ad ora scongiurato il rischio di vedere tutto riunito nelle mani dei soliti noti collezionisti che tra un concorso di eleganza di Peeble Beach ed un'asta di Bonhams arricchiscono la propria meravigliosa raccolta di auto di assoluto prestigio ma caratterizzata da modelli – spesso restaurati a partire da poco o nulla – che rappresentano l'élite e non quelle vetture che tutti noi abbiamo potuto vedere, guidare, sognare ed invidiare nel corso degli anni.
Nella sue ormai consuete "riflessioni" il nostro presidente scenderà più approfonditamente nei dettagli della vita sociale del nostro Club, ma crediamo di poter fin da ora anticipare che le decisioni del Consiglio Direttivo abbiano consentito di dare un'immagine quanto mai viva dell'ASVA ai propri soci ed anche agli amici degli altri club che via via sono stati invitati a partecipare ai nostri eventi. Anche quest'anno, pur mantenendo fermi i canoni organizzativi dei raduni, abbiamo cercato di "creare un po' di confusione" con formule nuove, destinazioni insolite, momenti rievocativi particolarmente toccanti, cercando di soddisfare i desiderata man mano espressi dai Soci che frequentano la sede con assiduità.
Crediamo però sia da evidenziare come il numero dei Soci che vivono la sede come momento di incontro tra amici sia davvero aumentato, come alcuni abbiano in essa condiviso toccanti momenti di gioia familiare e come sia in aumento, tra coloro che la frequentano, il numero di chi si rende disponibile a dare una mano, a fornire idee e critiche costruttive perché le "aree grigie" diventino sempre più piccole e poco frequenti.
Confidando nell'aiuto di tutti, cercheremo – è una promessa – di non fermarci e di trovare altre soluzioni ed innovazioni che rendano le nostre attività radunisitche – ma anche quelle di sede, beninteso – sempre più attraenti e gratificanti per tutte le tipologie di soci che si possono evidenziare nel nostro club, dai più anziani – che tra l'altro hanno anche le macchine più datate ed interessanti – ai più giovani, perché è su di loro che dobbiamo poter contare perché il nostro movimento si perpetui e continui ad essere così importante e vivo.
Anche il numero di quest'anno della monografia tenta di seguire questa linea di continua evoluzione: vi troverete pertanto nuove rubriche e nuovi argomenti.
Ci auguriamo che anche questa volta sia per voi una lettura interessante e rilassante.

IL COMITATO DI REDAZIONE AUGURA A TUTTI VOI UN SERENO NATALE

Riflessi(oni) di stagione

L.Gallizia

La nostra Monografia Annuale rappresenta un'imperdibile occasione per ripensare e ripercorrere un anno ricco di attività e incontri: il filo conduttore del 2013 è rintracciabile nella spinta alla socializzazione voluta dal Consiglio Direttivo e facilitata da numerose occasioni in calendario di trascorrere più di un giorno insieme alla guida delle nostre auto storiche. Una socializzazione che ha consolidato dei legami che proseguono nella vita di tutti i giorni a vantaggio della qualità delle relazioni nel presente, grazie alle nostre auto del passato, in perfetta armonia con il titolo di questa Monografia, "Vivere nel presente le auto del passato".

Tra le novità del 2013 che hanno permesso di completare le diverse modalità di sentirsi soci di un Club che deve saper accogliere le peculiari sfaccettature in cui si declina la passione per il motorismo storico, spicca il primo motoraduno A.S.V.A. Un evento dedicato agli amanti delle due ruote che, insieme al raduno Off-road ed ai giri liberi in pista, ha ulteriormente ampliato lo spettro delle possibilità per tutti i nostri soci di sentirsi partecipi della vita associativa del Club.

Una spinta complessiva alla socializzazione che ha permesso all'A.S.V.A., nel suo ultimo evento su ruote in calendario, di presentarsi all'Autorétro di Chambéry con quattordici vetture, una partecipazione che ha dimostrato come il piacere di stare insieme unito alla passione per la storia del motorismo, abbiano spinto i nostri soci ad affrontare un reale rischio neve pur di dar prova di unione e vicinanza con gli amici del Club gemellato La Manivelle.

Riflettere sul 2013 è un'occasione non solo per guardare nello specchietto retrovisore, ma anche per guardare avanti, al 2014 che è lì, aldilà del nostro parabrezza.

Il primo elemento di novità mi auguro possa essere l'organizzazione di una seduta di omologazione ASI a cura dell'A.S.V.A.. Infatti, chi ha avuto la fortuna di partecipare ai nostri incontri sa sicuramente quanto siano curate le nostre vetture, un'originalità e una qualità che meritano un riconoscimento rappresentato dal Certificato di Identità ASI, un documento che la vettura porterà sempre con sé, al pari di una carta di identità, su cui è tracciata la sua storia personalissima. Pertanto, se sarà possibile trovare una giusta collocazione di concerto con l'ASI, sono sicuro che non solo i soci che lo chiedono da tempo, ma anche molti altri saranno entusiasti e pronti a presentare le proprie vetture alla seduta di omologazione. Credo che potrà essere un giusto riconoscimento della qualità delle vetture dei soci che la nostra Commissione tecnica saprà valorizzare al meglio con la buona volontà e la collaborazione dei proprietari.

Dunque, preparate il polish perché la Primavera è vicina e quando le nostre auto usciranno dai garage dovranno essere pronte a far bella mostra di sé.

Nel chiudere queste brevi riflessioni, desidero ringraziare tutti i Consiglieri e i Soci che hanno lavorato per il Club nel corso di questo 2013 e augurare a tutti un Buon Natale e un Felice 2014, ricco di occasioni per trascorrere ancora del tempo di qualità insieme, condividendo la nostra passione per il motorismo storico.

UN PROVINCIALE A NEW YORK, OVVERO PADOVA DELLE MERAVIGLIE

A. Scarfò

Ero molto piccolo, tanto da averne una memoria sfumata e imprecisa, la prima volta che scoprii un fantastico luogo pieno di automobili: quel che ricordo nitidamente sono lo stupore e la meraviglia che provai, trovandomi in un ambiente che mi sembrava immenso con i miei riferimenti di bambino, davanti a una moltitudine di macchine luccicanti, di tante forme e colori diversi, tutte allineate ordinatamente come per farsi ammirare da me, che già allora ne ero quasi inconsapevolmente attratto.

Ricordo anche lo stupore divertito di mia madre, mentre la trascinavo per mano verso l'ingresso di quell'autorimessa (mi pare in via Mezzenile, chissà se c'è ancora), e poi quando raccontava alle amiche che il suo bimbo era più affascinato da un garage che da un negozio di giocattoli.

Ho accumulato molti chilometri, da allora, ma l'interesse per le quattro ruote è rimasto, e col tempo si è fatalmente rivolto più verso le storiche, vuoi per la maggiore personalità rispetto ai prodotti odierni, vuoi per le capacità evocative di un vissuto che comincia, ahimè, ad allungarsi…

E siccome i "malati" di automobilismo prima o poi si incontrano e si riconoscono, capita che qualche mese fa, mentre tiro fuori dal garage la mia Appia per una bella passeggiata in una domenica di sole, mi trovo un tale che si sbraccia al di là del cancello, invitandomi a fermarmi: - E' già da un po' di tempo che la vedo in giro per il quartiere – mi dice – ma non sono mai riuscito a fermarla.

E' più giovane di me, ma anche lui già ben preso nel vortice della passione per le auto di un tempo: in particolare è un inguaribile alfista. Scopro che possiede una bellissima Giulia ed una rara Giulietta della seconda serie, "il cuneo perfetto", per intenderci; e anche se sembra accertato che io abbia un cuore a forma di scudetto Lancia, dalla terza frase passiamo al "tu" e facciamo presto amicizia, tanto da trovarci spesso a portare in giro insieme le nostre beneamate. Decidiamo così, qualche mese dopo, di alimentare la comune passione ed andare insieme alla mitica fiera di Padova, che lui conosce bene, essendoci già stato più volte, mentre per me è un debutto assoluto.

So bene di che cosa si tratta, avendone letto e visto le immagini più volte, ma… esserci, specialmente per la prima volta, è davvero un'esperienza speciale, che mi ha riportato al meravigliato stupore del bambino sulla soglia dell'autorimessa: quasi un'ubriacatura, in mezzo a così tante vetture, quasi tutte di altissimo livello come stato di conservazione o restauro.

Venendo dai ricordi di Torino o di Chambéry, pur entrambe manifestazioni ben organizzate e di indubbio interesse, non posso fare a meno di sentirmi, al cospetto della vastità e della qualità che ho di fronte, come il provinciale Jack Lemmon dell'omonimo film, quando per la prima volta si trova catapultato a New York: con la sostanziale differenza che lui farà di tutto per fuggirne al più presto, mentre io lì in mezzo ci sguazzo che è un piacere. Da quanto tempo non vedevo, tutte insieme, così tante Alfa anni '60 e '70, tante Mercedes "Pagoda" o tante 911, solo per fare qualche esempio, in condizioni splendide? E addirittura due (!) ASA 1000 GT, rare che più rare non si può!! Non è tutto oro quel che luccica, nemmeno qui, probabilmente, ma certi pezzi sembrano davvero esposti nella vetrina di un concessionario, appena usciti dalla linea di montaggio. Giriamo e giriamo, e ad ogni stand ci sono belle sorprese, pezzi rari, anche inaccessibili come la Daytona che troneggia nel lussuosissimo reparto di un rivenditore tedesco, dove addirittura ogni macchina sta su un folto tappeto. Non sono da meno i due interi padiglioni dedicati ai ricambi, dove finalmente trovo due pezzi che inseguivo da anni. Ma è tutta l'atmosfera che rende questa esposizione così particolare: gente da mezza Europa, immensi posti di ristoro dove un esercito di cuochi lavora senza sosta per sfamare torme di visitatori, in un'atmosfera tipo Oktoberfest; così mi ritrovo con il mio panino (würstel e crauti, per rimanere in tema) e la mia birra seduto accanto a due appassionati arrivati da Klagenfurt, e attacchiamo discorso con le mie sei parole di tedesco e le loro dieci di italiano.

Mi chiedo quanti chili di carne e salsicce, quanti litri di birra saranno consumati in questi quattro giorni...
Continuiamo a girare: il mio amico ha messo gli occhi su una bella Alfa 1750 in vendita presso il garage Perotti, abili restauratori biellesi da cui ha acquistato le altre sue Alfa, e che ormai lo considerano uno di casa. Delusione! Una settimana fa la 1750 ha preso addirittura la via del Giappone: l'espressione del mio amico sta a metà fra un innamorato tradito e il marine John Wayne mentre ringhia "maledetti musi gialli..." ma non c'è sosta, è di nuovo il momento delle mie cinque parole tedesche per aiutare i Perotti a contrattare la vendita di una splendida Fiat 600 prima serie con un personaggio in costume bavarese che sembra uscito dal dépliant di un'agenzia di viaggi e turismo... non pare del tutto convinto, forse devo ampliare il mio vocabolario, forse tornerà.
Facciamo un giro anche nel settore modellismo, meglio che mi faccia legare come Ulisse tra le sirene, poi riesco a contenere gli slanci e mi porto via solo una Ferrarina che ha corso a Le Mans, altra mia fissazione.
Che ore sono? Siamo stati qui due giorni, ma sembrano due minuti: il tempo di passare a salutare i simpaticissimi amici del registro Giulia, che, tra l'altro, hanno generosamente ospitato i nostri zainetti nel loro stand, ed è già tempo di ripartire.
Con la mente ancora piena di immagini scintillanti, il provinciale riprende il suo treno che lo porta via da New York.

CHAMBERY AUTORÉTRO 2013

E. Panaro e C. Scarfò

Quest'anno al raduno con il club francese "La Manivelle" siamo andate anche noi. Abbiamo però deciso di dedicare una parte della nostra gita alla mostra annuale "Autorétro" e una parte alla città che la ospitava: ne è valsa davvero la pena e così abbiamo pensato di raccontarvi questo raduno dal nostro punto di vista, parlandovi anche di tutto ciò che abbiamo visto di curioso, caratteristico o strano in giro per Chambéry.

QUELLO CHE AVETE VISTO…

Dopo essere state "marchiate" con un braccialetto arancione, siamo state accolte nello stand degli amici francesi de "La Manivelle", che secondo noi era il meglio allestito e spiccava in mezzo al resto: intorno ad una elegante Hotchkiss del '37 c'erano manichini (e anche signore in carne e ossa!) che indossavano abiti d'epoca, contribuendo a creare l'atmosfera, insieme ad oggetti di modernariato come un telefono, uno scaldapiedi e un organetto, che abbiamo anche suonato, ricevendo addirittura le lodi del proprietario. Inoltre, c'erano schede che parlavano di personaggi famosi dell'epoca, come Edith Piaf, Antoine de Saint-Exupéry e Coco Chanel.
Inizia così il nostro giro dei padiglioni, dove ognuna di noi è colpita de cose diverse: Eleonora si entusiasma alla vista dei cinque coloratissimi furgoncini Volkswagen, simbolo della voglia di libertà e avventura della generazione hippy. Ci soffermiamo poi davanti ad una sgargiante macchinina in plastica che sembra quasi un giocattolo e che scopriamo essere una Citroën Méhari, un leggerissimo fuoristrada ideale per le corse sulla spiaggia…Elisa se lo comprerebbe volentieri! Lì vicino c'è una Renault Ondine, tipica utilitaria per famiglie anni '50, a cui è attaccata una caratteristica roulotte, molto piccola, ma con tutto l'occorrente, dalla radio al macinino per il caffè…tutto rigorosamente d'epoca, ovviamente.

Quest'anno la mostra-scambio era dedicata in particolare alle vetture tedesche: una specie di "ASVA" tedesca esponeva nel suo stand, tra le altre, una Trabant, che la nostra saggia guida Andrea ci informa essere una vettura prodotta nella Germania Est ai tempi del muro, unica auto o quasi che i tedeschi orientali potessero sognare di possedere, sebbene dopo anni di attesa.

Spostandoci nel padiglione dedicato alle auto sportive, percorriamo la storia delle Porsche, esposte in fila dai modelli più vecchi a quelli recentissimi. Tra queste ritroviamo anche la "nostra" cara 911, che nella gloriosa caccia al tesoro del maggio 2012 ci aveva portate alla vittoria insieme alla nostra mitica Raffaella, che ci manca tanto. Un'altra macchina curiosa, che ci ricorda un po' un uovo, è la BMW Isetta, che si apre sul davanti e ha le ruote posteriori ravvicinate.

Dopo esserci rifocillate prima con l'aperitivo a base di pandoro, poi con i panini, giriamo per i padiglioni di scambio e vendita di pezzi di ricambio e modellini, dove notiamo la quasi totale assenza di donne: l'unico stand dedicato a loro vende libri e abbigliamento. A fine giornata, una pista enorme di macchinine cattura completamente la nostra attenzione e rimaniamo lì a guardare i "bolidi" sfrecciare, insieme a tutti i bambini francesi.

... E QUELLO CHE NON AVETE VISTO

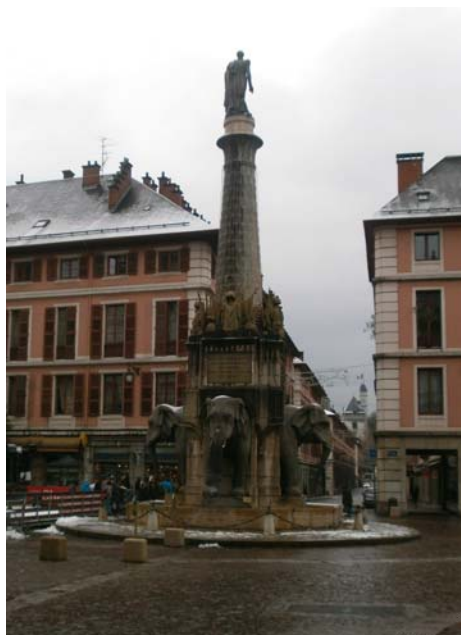
Il giorno prima, mentre voi eravate alla mostra, noi siamo andate alla scoperta del centro di Chambéry: ecco dunque un resoconto di tutto quello che in tre anni non siete ancora riusciti a vedere.

Appena arrivate, vediamo elefanti dappertutto, sulle insegne dei locali, sulle indicazioni stradali e sul monumento più famoso, che ricorda il passaggio delle Alpi da parte di Annibale ed è chiamato dagli abitanti... "Les Quatres Sans Cul" (non crediamo che serva la traduzione, ma se vi chiedete il perché di questo strano soprannome vi basterà guardare la foto per capire).

Nonostante il gran freddo, l'atmosfera era calda e accogliente, anche grazie alle casette in legno dei mercatini di Natale e alla musica natalizia diffusa dagli altoparlanti, il tutto con lo sfondo dei tipici palazzi francesi, con tetti spioventi in ardesia, bow-window e cupolette. Anche la gente che abbiamo incontrato era molto gentile e disponibile.

A pranzo, in un locale caratteristico e molto confortevole, abbiamo provato i Croques monsieur, una prelibatezza francese. Abbiamo anche visto il bellissimo teatro cittadino, una casa decorata a trompe-l'œïl e un certo palazzo con bandiere e la scritta "Hotel de Ville", che *qualcuno* credeva fosse un albergo...che risate quando è venuto fuori che in realtà era il municipio!

Ma non finisce qui: nel corso del pomeriggio abbiamo avuto modo di farci altre belle figure, come quando in un caffè ci abbiamo messo mezz'ora per far capire al cameriere cosa volevamo, o come quando ci hanno portato due bicchieri di latte e siamo andate a dire che non era quello che avevamo ordinato...per poi scoprire che erano un omaggio gentilmente offerto dalla casa. O ancora, quando abbiamo comprato da un tabaccaio cartoline e un francobollo per l'Olanda e, davanti al negoziante, Cristina ha commentato in italiano: "penseranno che vogliamo mandare una cartolina al presidente Hollande?".

Figuracce a parte, la nostra giornata in città ci ha dato molto: avventurarci da sole per vie e viuzze ci ha permesso di scoprire angoli caratteristici e di fotografare scorci di Chambéry che non dimenticheremo, oltre ad assaporare l'atmosfera natalizia che in Francia cominciava già a diffondersi. Per questo vi consigliamo, al prossimo raduno con La Manivelle, di dedicare anche una mezza giornata all'incantevole città che ospita l'Autorétro.

UN RADUNO SPECIALE

A. Camino Costa

Anche nel 2013 non è mancato il consueto appuntamento con il Registro Italiano Giulia, ma c'è stata una grossa novità: tutto il Consiglio Direttivo ha lasciato la responsabilità degli equipaggi a Carlo Costa e consorte e ci siamo sentiti veramente onorati.
Durante il viaggio non abbiamo potuto fare a meno della tappa "salatini" che ha rincuorato tutti e, dopo piacevoli scambi di battute via radio, siamo arrivati a Chiavari.
Dopo aver depositato armi e bagagli in hotel, eccoci pronti all'immancabile visita al mercatino dell'antiquariato, naturalmente sempre piacevolmente accolti dal caro amico Gaetano, nonché Maresciallo.
In serata, in attesa della cena presso il ristorante "Ai Castelli" di Sestri Levante, alcuni hanno passeggiato sul lungomare e nell'interno della cittadina.
Dopo cena tutti a nanna, nella trepida attesa della gara della Domenica ad Orero.
Già dalla prima mattina gli equipaggi di Bausano e Pellocchiù – su Autobianchi A112 Abarth, Conteri e consorte su Alfa Romeo 2000 Spider, Costa e Rolando su Alfa 155 TS 1800, Fasano e consorte su Fiat 124 Spider America, Zaio e consorte su Innocenti 950 Spider in competizione con circa altre quaranta vetture liguri sfrecciavano veloci, le gomme fischiavano ed i motori rombavano tra i birilli e le curve; anche i navigatori si destreggiavano abilmente tra salto della corda e tiro con le freccette.
Al fatidico squillo della campanella, tra i nostri "piloti" risultava al primo posto Fasano, con la sua Fiat 124 Spider. Anche gli altri non sono stati da meno, nonostante una gamba con stampella ed un braccio al collo!
Terminata la gara sotto una pioggia sempre più abbondante, abbiamo pranzato in un delizioso ristorante tra le colline liguri.
Come sempre ogni raduno con gli amici dell'ASVA e di Cicagna si conclude in allegria, con il forte desiderio di ritrovarsi ancora pronti per una nuova avventura.

2013....un altro anno insieme....

S.Simeoni

E anche il 2013 sembra essere passato, e quante novità hanno visto questi dodici mesi!!
E si, è proprio volato in tante serate passate in sede, tra pratiche, rinnovi, nuovi iscritti e procedure burocratiche in costante aggiornamento, parlando del più e del meno, di auto e moto tassativamente vecchie, di aneddoti, di raduni vissuti insieme, raccontandoli a chi ha partecipato ad uno piuttosto che all'altro, tra foto e filmati fatti girare in tv proprio per ricordare e commentare le piacevoli giornate, i momenti concitati della partenza per la gita del giorno, la curiosità e la voglia di coprire un po' di asfalto sui sedili delle nostre vetture tirate a lucido per l'occasione, in compagnia di amici e conoscenti con i quali condividiamo la stessa passione.
Si, la passione che spinge noi tutti a trovarci per vivere a pieno la vita associativa.
A mio avviso il 2013 è stato senza dubbio un buon anno, sia dal punto di vista organizzativo sia per la partecipazione agli eventi, con tante novità che mettono in risalto l'impegno di chi propone e collabora alla realizzazione di raduni giornalieri o di più giorni, come il raduno al lago d'Orta, la gita estiva o il tutto esaurito del giro in Corsica, senza però tralasciare raduni dedicati alla cultura e alle curiosità del territorio e poiché non si vive di sola strada e cultura, un plauso anche alle eccellenti scelte culinarie che guarniscono le nostre gite sociali.
Un'altra cosa che merita risalto e che spero di non aver notato solo io è il fatto che il passare più tempo insieme ci rende anche più ordinati, sia nel viaggio di gruppo sia per la sistemazione delle auto per la sosta espositiva: anche da qui si nota l'impegno di tutti.
Riguardo alla partecipazione, cosa dire oltre: non è altro che la conferma che tutto il lavoro svolto durante l'anno è stato apprezzato e ha contribuito ad aggregare un gruppo sempre più numeroso di appassionati che vivono il Club, la sede e soprattutto i raduni.
La cosa degna di nota è proprio lo spirito di aggregazione, lo stesso spirito che crea un filo conduttore tra appassionati, che fa assottigliare il salto generazionale e questo fa si che sempre più giovani si avvicinino al nostro Club, creando nuove forme e argomenti di confronto.
L'ASVA.....io lo vivo da pochissimi anni, ma sufficienti per dover dire grazie a tutti: sì, grazie per avermi accolto, per avermi reso partecipe in molte occasioni, per avermi dato la possibilità di organizzare il raduno di Rieti nel 2012; spero di poter continuare questa bella esperienza con tutti voi, e con la gioia nel cuore posso dire che il 2014 sarà un anno ancor più intenso e pieno di impegni, ma avrò con me un piccolo Sauro e/o Saura che darà un valido aiuto a sostegno del Club.

Grazie ancora per i bei momenti.

LE GOMME DI TORINO –2
LA MICHELIN

U. Viora

Seconda puntata della storia, iniziata nella monografia dell'anno passato, delle fabbriche di gomma che hanno avuto stabilimenti a Torino. All'anno prossimo la conclusione, con la terza parte.

Nel 1889 la fabbrica di freni Michelin & Company, che si estende su 12 ettari in Place des Carmes a Clermont-Ferrand, dà lavoro a 52 persone.
Michelin cerca di rilanciare la sua attività mediante un freno a tampone in gomma "The Silent", per il quale la Società di Trasporti locale mostra subito il suo interesse, ma vende anche i prodotti necessari alla riparazione di pneumatici Dunlop che equipaggiano le biciclette: sono necessarie tre ore di lavoro ed una notte di essiccazione per riparare uno pneumatico in tela ed incollarlo al cerchio.
Edouard Michelin prova ad immaginare che cosa potrebbe essere il futuro dello pneumatico se diventasse facilmente riparabile e deposita il suo primo brevetto sugli pneumatici smontabili e riparabili in un quarto d'ora.
Nacque così la prima gomma per bicicletta che ebbe un immediato successo (oltre diecimila pezzi venduti in due anni), grazie anche al fatto che il vincitore della Parigi - Brest adottava le gomme smontabili della Michelin.
Nel 1895 alla Parigi – Bordeaux - Parigi partecipa per la prima volta un'automobile equipaggiata da pneumatici della casa francese: si tratta di una "Éclair" costruita per l'occasione; il risultato sarà deludente (pare che si sia fermata ben 24 volte per forature) ma segna l'inizio della battaglia tra pneumatico e gomma piena.
Nel 1898 nasce la mascotte che tutti conosciamo: il bibendum. Il suo nome, originato dall'espressione latina tratta da Orazio "nunc est bibendum" [ora si deve bere] sta ad indicare che gli pneumatici Michelin si "bevono" gli ostacoli; la sua forma prende origine da quella di una pila di pneumatici, che all'epoca erano di colore chiaro, sovrapposti uno all'altro.

La vendita in Italia di pneumatici Michelin ebbe inizio il 1° maggio 1901 quando Ernesto Vaccarossi, appassionato di motori e di automobilismo nonché collaboratore della Gazzetta dello Sport, sviluppò l'idea di fondare a Milano l' "Agenzia Italiana per la vendita di pneumatici Michelin".

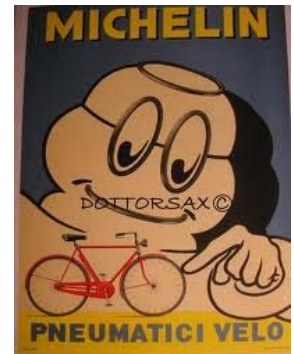
Alcuni anni più tardi, lo stabilimento di Torino Dora fu il primo della fabbrica francese in Italia ed ebbe il compito di favorire l'introduzione nel nostro Paese di un prodotto - marchiato "Bibendum" e simboleggiato dal famoso omino - che tanta importanza doveva avere nello sviluppo dei mezzi di trasporto spinti dal motore a scoppio. La scelta di Torino come sede della nuova fabbrica Michelin fu determinata dal fatto che fra il 1899 ed il 1907 vi vennero fondate oltre 30 fabbriche di automobili, le migliori consumatrici del prodotto.

La costruzione dello stabilimento di Torino Dora ebbe inizio nel 1906, nello spazio cittadino delimitato ad est da via Livorno, a Nord dalla Dora Riparia, ad Ovest da corso Umbria (all'epoca corso Ferrara) ed a Sud da via Treviso, un'area caratterizzata dalla presenza di importanti fattori di localizzazione come il fiume Dora (indispensabile per fornire la forza motrice idraulica) e la ferrovia.

Il primo pneumatico uscì dallo stampo di cottura il 13 luglio 1907.

Il nucleo originario, costituito da due edifici su via Livorno e da alcuni capannoni interni, comprende anche un piccolo cotonificio per la produzione della tela di cotone e del "cablé" (cavetto di ritorti") indispensabile per la fabbricazione delle gomme e conosce nel corso degli anni - particolarmente tra il 1915 e il 1938 - una serie di ampliamenti legati alle esigenze di una crescente produzione, che porteranno l'intero complesso ad estendersi su una superficie di circa 150.000 metri^2.

Nel 1924 il cotonificio viene trasferito a Trento, approfittando anche delle agevolazioni previste dalla legge che il Governo aveva emesso per favorire l'insediamento di unità produttive nelle Regioni da poco annesse al Regno d'Italia, che avevano una economia in crisi. (La stessa che portò la Pirelli a Rovereto e la Lancia a Bolzano).

Tra il 1937 e il 1938 l'azienda consolida la propria presenza sul territorio: nel 1937 sul lato opposto di corso Umbria è costruito il Michelin Sport Club, struttura dopolavoristica polivalente destinata ad ospitare varie attività (cinema, campo sportivo, ristorante, sala feste, teatro), mentre l'anno successivo, tra corso Umbria e via Treviso sorge un complesso abitativo per i dipendenti, dotato anche di un servizio di asilo e di un efficiente ambulatorio medico rivolti alle famiglie dei lavoratori. Vista la vicinanza allo stabilimento, in questi edifici abitano prevalentemente i responsabili dei reparti, gli operai addetti alla manutenzione degli impianti e quelli che forniscono il servizio antincendio.

Nel 1939 la Michelin di Torino occupa circa un migliaio di dipendenti che nei vari reparti procedono alla lavorazione della gomma, che giunge proprio dentro ll'edificio grazie ad una linea ferroviaria interna.

In via Livorno si producono le camere d'aria e gli pneumatici per automobili, camion (nel 1937 l'impresa brevetta proprio a Torino il pneumatico da camion Métalic, che segna una tappa molto importante per l'utilizzo di un rinforzo composto da fili di acciaio anziché in cotone), motociclette e biciclette.

Lo scoppio del conflitto mondiale proietta sull'azienda e sui suoi lavoratori riflessi particolarmente negativi: infatti nel 1940, nei giorni immediatamente precedenti alla dichiarazione di guerra, la direzione, gelosa custode dei segreti della produzione, decide di smontare ed inviare in Francia tutti i macchinari speciali, per paura che questi cadano in mani estranee. Qualche giorno più tardi il regime requisisce lo stabilimento e ne assegna la gestione alla Pirelli che provvede a mettere a disposizione le materie prime necessarie alle lavorazioni.

In realtà la produzione è confinata in una piccola parte dell'intero fabbricato: si producono principalmente gomme per bicicletta e per mezzi militari. La forzata inattività dovuta alla diminuzione della produzione viene sfruttata dalle maestranze per fare cose utili per la vita quotidiana: in fabbrica le donne fanno calze di lana, che sono date ai dipendenti come compenso al posto della paga, mentre gli operai si mettono a fare le cose più disparate, dalle suole di gomma - distribuite ai dipendenti sulla base del carico di famiglia - alle trappole per topi, alle tomaie per le scarpe con "tele gommate".

In questo modo l'azienda riesce anche ad integrare lo stipendio dei dipendenti – ridotto al minimo per imposizione dello stato nel periodo bellico - con beni materiali, come ad esempio i preziosissimi pneumatici da bicicletta che, visto che questa è l'unico mezzo di trasporto, valgono oro.

Oltre agli pneumatici sono forniti ai lavoratori anche generi alimentari di prima necessità difficili da reperire: tra il 1942 e il 1943 il teatro del dopolavoro di corso Umbria è adibito a magazzino ed ogni famiglia, in base al numero di componenti, riceve latte in polvere, olio, riso e farina.

La Michelin subisce numerosi bombardamenti, riportando danni - fortunatamente non irreparabili - ai fabbricati ed ai macchinari, tanto che il lavoro è stato sospeso solo durante le agitazioni del marzo 1943 e lo sciopero generale del 1 marzo 1944.

Nell'aprile del '45 la fabbrica è presidiata e difesa dagli operai che, a Liberazione avvenuta, ricevono il ringraziamento personale del direttore Robert Daubrée per averne permesso la sopravvivenza.

Al termine del conflitto mondiale la Michelin deve riorganizzare quasi del tutto la produzione: occorre riattivare tutti i comparti dello stabilimento e provvedere alla formazione di nuovo personale, ritenuto indispensabile per incrementare l'attività produttiva. In questo contesto è stipulato un accordo con la Casa di Carità Arti e Mestieri: l'istituto si sarebbe occupato di forgiare i nuovi quadri dello stabilimento mediante un corso triennale di studi, gratuito per i figli dei dipendenti.

La crescita della società e delle sue necessità produttive richiedono l'ampliamento degli uffici e degli spazi dirigenziali: nel 1951 viene così acquisito dal Cotonificio Valle Susa l'edificio di corso Umbria.

Fino agli anni '60 l'Azienda conosce un grandioso sviluppo (i dipendenti passano dal migliaio del dopoguerra a circa cinquemila) e per anni lo stabilimento di Torino Dora, tecnicamente all'avanguardia, svolge il compito di azienda-pilota in seno al gruppo: qui nacque la produzione di pneumatici per scooter ed ebbe inizio la riorganizzazione dei trasporti interni con l'adozione su vasta scala dell'impiego di carrelli sollevatori a forche e dei nuovi sistemi di immagazzinaggio a "pallets".

Tra il 1963 ed i primi anni '70 la società francese costruisce altri stabilimenti in Piemonte (Cuneo - 1963, Alessandria e Torino Stura –1971, Fossano - 1972) che, dotati di macchinari ed impianti moderni, rendono la produzione del vecchio stabilimento di Torino Dora sempre meno competitiva. E' però nel 1982 che il suo declino diventa inarrestabile: man mano tutte le lavorazioni sono spostate nel nuovo reparto di 10.000 metri^2 costruito a Torino Stura; il processo - lento ed inesorabile - ha termine il 31/12/1997 con la sua chiusura definitiva. Oggi del vecchio stabilimento sopravvive solo la torre di raffreddamento dei reparti di stampaggio - dal tipico profilo panciuto - vincolata dalla Soprintendenza.

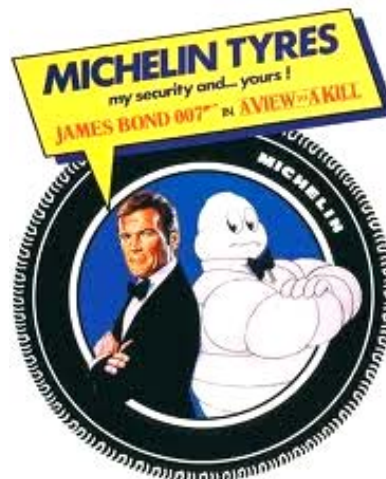
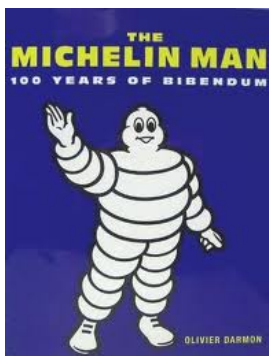
BREVE CRONISTORIA

1889 Nasce il primo pneumatico per bicicletta su ruote smontabili.
1891 Charles Terront vince la Parigi-Brest-Parigi su pneumatici smontabili Michelin.
1894 Esposizione Universale di Parigi: all'ingresso dello stand Michelin sono poste due alte pile di pneumatici: mancano solo braccia e gambe per farne un candido omino di neve.
1898 Partendo da un bozzetto del grafico O'GALOP nasce "Bibendum": fatto di copertoni, rappresenta un bevitore di birra e riporta il motto di Orazio "Nunc est bibendum" (e adesso si deve bere).
1899 La "Jamais Contente", auto elettrica che monta pneumatici Michelin, raggiunge i 100 km/h.
1900 –1907 Viene pubblicata in 35000 copie la prima Guida Rossa Michelin:
il "battistrada Michelin", con chiodi, migliora l'adesione e la resistenza della gomma;
a Londra viene creata la Michelin Tyre Co. Ltd.;
1903 Michelin costruisce a Torino il primo stabilimento al di fuori della Francia.
1908-1913 Lo pneumatico "gemellato" Michelin permette lo sviluppo dei primi autocarri;
a Parigi, Boulevard Perire, l'Ufficio informazioni dà consigli sull'itinerario ai viaggiatori;
Michelin distribuisce ai comuni 30.000 segnali indicatori: è l'inizio della sicurezza stradale;
inventa la ruota in acciaio smontabile, antenata della ruota di scorta.
1919-1927 Lo stabilimento di Estaing è dotato di piste "vai e vieni" per testare la resistenza delle gomme;
il "Comfort", prima gomma a bassa pressione (2,5 bar) per auto, può percorrere 15.000 km;
Michelin acquisisce terreni in Indocina per installare le proprie piantagioni di hevea (fine esercizio nel 1975);
viene lanciato lo pneumatico "Comfort" per autocarri;
1928-1933 Michelin inventa il "Micheline" e lo pneumatico per rotaia;
brevetta lo pneumatico con camera d'aria incorporata, antenato del tubeless;
il "Super-Comfort", nuova gomma a bassa pressione, può percorrere 30.000 km.
1934-1938 Lo pneumatico "Stop" introduce le lamelle che limitano il rischio di slittamento sul bagnato.
assunto il controllo di Citroën, partono i primi studi di TPV (Tout Petit Véhicule), la futura 2 CV;
"Pilote", primo pneumatico largo per auto, migliora la tenuta di strada ad alta velocità;
"Metallic", prima gomma con carcassa in acciaio per autocarri, resiste a calore e carichi pesanti.
1940 La società prende il nome di Manifattura della Gomma Michelin;
1948 4 Giugno: Michelin deposita il brevetto dello pneumatico Radiale.
1949-1952 Viene commercializzato il radiale, con il nome di Michelin X;
si fondono la "Compagnie Générale Michelin" degli Stabilimenti Michelin e la "Manifattura Francese degli Pneumatici Michelin";
la metropolitana di Parigi corre per la prima volta su pneumatici;
Lancia, prima casa a farlo, fornisce in primo equipaggiamento gli pneumatici "X"
Michelin adotta la tecnica radiale negli pneumatici per autocarro.
1955-1967 E' Michelin il primo pneumatico radiale per macchine Genio Civile;
viene inaugurato Ladoux (a nord di Clermont-Ferrand) il Centro Prove e Ricerca;
nasce Michelin XAS, primo pneumatico asimmetrico: è destinato ad auto veloci;
per il suo miglior comfort ed il migliore piacere di guida il Michelin ZX sostituisce l' X.
1968-1979 Michelin vende le sue quote di Citroën al gruppo Peugeot;
vengono commercializzati TRX e XZX, che sostituiscono lo ZX;
1981-1990 X Air è il primo pneumatico radiale per aerei;
Michelin diventa azionista di maggioranza di Kleber - Colombes (Francia);
si espande con due stabilimenti in Brasile (Campo Grande e Resende), creando una piantagione di 9.200 ettari nel Mato Grosso ed acquisendone un'altra nello Stato di Bahia;
crea il primo pneumatico radiale per moto (messo in vendita nel 1987).
1991-1997 A Clermont - Ferrand inizia la fabbricazione di pneumatici con il nuovo processo C3M;
la nuova gamma di pneumatici Energy permette di risparmiare carburante;
la navetta spaziale atterra con gomme Michelin;
Michelin inventa il pneumatico anti stallonamento (il PAX System): grazie ad un ancoraggio verticale è possibile continuare a guidare in caso di foratura;
Michelin presenta il primo pneumatico colorato per automobili.

1998-2004 Bibendum compie 100 anni e viene eletto miglior logo del mondo da una giuria internazionale;
Delta, pneumatici stradali radiali per moto supersportive, hanno prestazioni simili a quelli da corsa;
Michelin annuncia l'entrata in Formula 1 e l'anno successivo riporta quattro vittorie;
“X One” per autocarri permette di aumentare carico e volume nonché di ridurre, nello stesso tempo, il consumo di carburante dei veicoli(sostituisce due pneumatici gemellati);
lo sviluppo della nuova tecnologia NZG radiale consente il rilancio del Concorde;
nasce Via Michelin con l'obiettivo di sviluppare i servizi digitali di assistenza al viaggio;
viene commercializzato il “59/80R63” - pneumatico Genio Civile a bassa pressione, alto 4 m e pesante 5 tonnellate - in grado di trasportare carichi fino a 100 tonnellate per pneumatico;
Michelin inventa il deflettore Anti-Splash che permette di dividere per quattro l'altezza delle proiezioni laterali degli spruzzi prodotti dagli autocarri su strada bagnata;
XeoBib, primo a bassa pressione costante, crea un nuovo concetto di pneumatici agricoli.

2005-2009 Michelin sviluppa uno pneumatico specifico l'Airbus A380 e ne equipaggia il primo volo

2005 Michelin è Campione del Mondo in F1, WRC e Moto GP.
27 aprile: nel settore Genio Civile, Michelin Tweel - rivoluzionaria ruota non-pneumatica - è una risposta nuova al problema cruciale della resistenza degli pneumatici ai danneggiamenti

2007 Febbraio: lancio ufficiale di Michelin Energy Saver a Fontange.
Al Salone Mondiale di Parigi è presentata la Ruota “Active” per veicoli elettrici Heuliez e Venturi.

A PROPOSITO DI ELETTRICITA'

a cura della Commissione Tecnica

Se confrontate con quelle vere e proprie centrali elettriche che troviamo sulle vetture di oggi, le nostre "storiche" potrebbero far sorridere nella loro disarmante semplicità.
Eppure lo schema di base non è poi variato così profondamente: un generatore di corrente, un accumulatore, un motorino di avviamento, il circuito di accensione e le candele ne sono tutt'ora i principali elementi, sebbene notevolmente migliorati ed evoluti con il passare del tempo.

- ***GENERATORE DI CORRENTE***

Batteria - le prime automobili non avevano grosse necessità elettriche: a parte la scintilla che doveva provocare lo scoppio della miscela aria benzina, tutto il resto era meccanico (accensione a manovella) o a carburo (le luci esterne ed interne, se c'erano) erano quindi sufficienti una batteria a piombo-acido ed un magnete ad alta tensione con candela. La batteria – nient'altro che un contenitore in cui l'energia viene prodotta da reazioni chimiche - era ricaricabile solo attraverso un'altra pila analoga.
A partire dagli anni '10 del XX secolo (con l'introduzione dell'impianto elettrico interno alimentato da una batteria autonoma e dell'impianto di avviamento elettrico) si amplia la necessità di generare corrente per rendere l'automobile un sistema autonomo in grado di produrre e consumare energia elettrica.
Dinamo – la sua invenzione diede una prima soluzione al problema.
Costituita da un indotto e da una serie di campi ad esso tangenziali fissati all'interno della carcassa, la dinamo costituiva un sistema molto pesante, molto ingombrante e poco potente.
La corrente pulsante prodotta dalla rotazione veniva raccolta, tramite una serie di spazzole in carburo e grafite, dal collettore in lamelle di rame posto all'estremità dell'indotto ed inviata al regolatore di tensione per essere trasformata e resa utile alla ricarica dell'accumulatore (batteria).
Il sistema era collegato al motore da cinghia e pulegge, generava calore ed assorbiva potenza.
La dinamo - adottata fino alla fine degli anni'60 su gran parte delle vetture, dalle Jaguar "E Type" alle Autobianchi Bianchina (tutte le versioni), alle 500, alle 600, alle prime A112 (fino al 1969), alle Primula Berlina e Coupè, alle "Stellina" - era la miglior soluzione al problema di ricaricare la batteria, ma aveva alcuni limiti: il peso, le dimensioni, una limitata possibilità di raggiungere regimi di rotazione elevati, una scarsa potenza (massimo 230 w), la necessità di manutenzione continua degli elementi rotanti, delle spazzole, dei cuscinetti, del campo e, soprattutto, l'impossibilità di fornire corrente quando il motore girava a basso regime.
Alternatore il suo arrivo segnò una piccola rivoluzione nel sistema di ricarica delle batterie e lo rese più potente (sulle vetture più recenti gli alternatori erogano fino a 1500 watt) e sicuro.
L'alternatore è costituito da un rotore assai più leggero e compatto di quello della dinamo, che ruota all'interno di un campo continuo, generando corrente trifase. I diodi posti sulla piastra posteriore consentono il passaggio della corrente dall'alternatore alla batteria e non viceversa.
Anche l'alternatore è collegato al motore - da cui assorbe potenza - da cinghia e pulegge, il calore che produce è dissipato da una piccola ventola.
Rispetto alla dinamo, però ha molti vantaggi: può erogare maggiore potenza, lo può fare già ai regimi minimi del motore e non richiede praticamente manutenzione, dato che i principali casi di defaillance di un alternatore sono da imputarsi principalmente a fattori esterni, quali un'errata tensione della cinghia di trascinamento, trasudamenti di olio dal motore e relativi depositi di lubrificante, accumulo eccessivo di polveri dovuto alla circolazione su strade sterrate o polverose.

- ***MOTORINO DI AVVIAMENTO***

Installato per la prima volta nel 1912, è rimasto sostanzialmente invariato nel corso degli anni:
costituito da motore elettrico, elettromagnete e gruppo di innesto, il motorino di avviamento permette la trasformazione dell'energia elettrica in energia meccanica per l'avviamento del motore.
motore elettrico - il più comunemente utilizzato è a corrente continua ad eccitazione in serie: questo risulta essere il più indicato perché le spire degli anelli dell'indotto sono collegate in serie

con gli avvolgimenti di eccitazione, accorgimento che permette di sviluppare rapidamente una elevata coppia di avviamento, che diminuisce all'aumentare del numero di giri.
Elettromagnete - usualmente indicato come relè d'innesto, ha una duplice funzione:

1. agire sul dispositivo d'innesto per inserire - tramite leva a forcella - il pignone nella corona dentata del volano;
2. chiudere il circuito d'avviamento tramite contatto a ponticello.

Gruppo d'innesto - comprende generalmente: un pignone; un giunto a ruota libera; un dispositivo d'innesto ed è caratterizzato da un elevato rapporto di trasmissione, con valori fino a 15:1. Questo permette di vincere le resistenze al trascinamento da parte dei componenti del motore a combustione interna, mantenendo dimensioni e peso del motorino entro limiti accettabili. La ruota libera ha il compito di trascinare il pignone in funzione del movimento dell'asse dell'indotto; quando il motore ha raggiunto il numero di giri necessario, la ruota libera interrompe il collegamento, impedendo che l'asse dell'indotto raggiunga un numero eccessivamente elevato di giri. Ad avviamento avvenuto, la molla di richiamo comprime l'indotto contro un disco frenante di spallamento, riportandolo allo stato di quiete.
Raramente viene utilizzato - data la reversibilità di un motore elettrico - un motorino a cinghia, che funge anche da dinamo.

- ***CIRCUITO DI ACCENSIONE***

E' quello che ha subito sostanzialmente la maggiore evoluzione essendo passato da un sistema semplicissimo ai più complicati e moderni complessi elettronici.
Sulle nostre "storiche" a benzina è essenzialmente costituito da *alternatore* (o *dinamo*), *spinterogeno*, *bobina di accensione* (ha il compito d'innalzare la tensione in entrata dalla dinamo, dalla batteria o dall'alternatore fino a portarla a 50 kV, livello sufficiente a far sì che ai due elettrodi della candela si possa formare la scintilla. E' necessaria poiché impossibile realizzare un *intero impianto* capace di sopportare tale voltaggio. Sono parte del circuito anche i cavi candela, le pipette (o cappucci) e le candele.

- ***CANDELE***

I primi brevetti riguardanti un sistema di sincronizzazione di accensione risalgono al 1898 a nome di Nikola Tesla (USA), Richard Simms (Gran Bretagna) e Robert Bosch (Germania), ma l'invenzione viene attribuita anche a Carl Benz (Germania). Servono a generare una scintilla che avvii la combustione della carica fresca.
Alla candela viene applicata una tensione di migliaia di volt generata dalla bobina: la differenza di tensione fra i due elettrodi è crescente fino a superare la capacità isolante della miscela di aria e benzina, che al ridursi della resistenza dielettrica incomincia a ionizzarsi. Un gas ionizzato diviene conduttore, generando una breve ma intensissima scarica di elettroni con un meccanismo analogo a quello dei fulmini - la scintilla - che induce un riscaldamento locale della carica fresca fino a temperature che vanno dai 700 ai 1000 °C (a seconda della bontà della candela).
Ogni candela e costituita da due elettrodi:

- *Elettrodo centrale* (polo negativo, da cui scorrono/fuggono gli elettroni) che sbuca dall'isolatore e da dove parte la scintilla elettrica. E' fabbricato principalmente in:
  Acciaio/Nichel - utilizzato fin dagli albori e ancora oggi sulla maggior parte degli equipaggiamenti base, per via della sua economicità;
  Platino - unicamente su candele per uso sportivo con elettrodo centrale sottile; permette di sopportare meglio le alte temperature e resiste in modo migliore all'usura.
  Iridio - sta soppiantando le vecchie candele al platino.
  Il diametro può variare tra i 2.5 mm del modello "Standard" (con vita più elevata) e gli 0.4 mm del tipo "Racing" (queste candele permettono una scintilla più vigorosa e costante, ma hanno anche una vita più breve a parità di materiale con la candela standard).
  I motori da competizione utilizzano candele con elettrodi molto sottili realizzati in leghe speciali.
- *Elettrodo di massa* - saldato o ricavato dal corpo metallico; regolando la sua apertura o chiusura è possibile decidere la distanza dall'altro elettrodo.

Lettura della candela

Tramite la visualizzazione della candela dopo un determinato periodo di utilizzo è possibile comprendere come lavora il motore e se la candela installata è quella corretta o meno:

Immagine	Descrizione	Possibili cause e rimedi
	Candela color nocciola	Il motore funziona perfettamente, non è necessaria alcuna correzione
	Candela corrosa e fusa	Detonazione, controllare che sia il combustibile e la candela siano adatti al motore
	Candela danneggiata meccanicamente	Controllare i danni al motore, il pistone sbatte contro la candela
	Candela ricoperta di fuliggine nera e in alcuni casi è umida	Miscela fresca troppo ricca di carburante o candela troppo fredda, controllare il grado termico della candela, la carburazione, controllare il corretto uso dello starter
	Candela surriscaldata	Controllare la carburazione (povera di benzina) e il grado termico della candela
	Depositi sulla candela	Motori a quattro tempi: controllare il gioco tra pistone e cilindro e le varie tenute per il contenimento dell'olio motore Motore a due tempi: ridotta tenuta dei paraoli, con infiltrazioni d'olio dal cambio Verificare anche la qualità della benzina

Immagine	Descrizione	Possibili cause e rimedi
	Deposito d'olio sulla candela	Per i motori a due tempi, bisogna regolare il rapporto miscela olio-benzina Per i motori a quattro tempi occorre verificare la tenuta dei raschia olio, il livello dell'olio e la pompa dell'olio
	elettrodi fusi	Sovraccarico termico, controllare l'anticipo d'accensione
	Elettrodo centrale consumato ai bordi, mentre l'elettrodo laterale è surriscaldato e squamoso	Preaccensione del combustibile, controllare grado termico della candela e combustibile
	elettrodo centrale fuso	Sovraccarico termico, controllare grado termico della candela e anticipo di accensione
	Elettrodo corroso	Controllare carburante e anticipo di accensione
	La candela si smalta	Controllare qualità della candela, grado termico ed impostazioni del motore
	Sbalzo termico della candela	verificare tipo, grado termico e qualità della candela,nonché la sua corretta installazione

L'IMPORTANZA DEGLI AMMORTIZZATORI

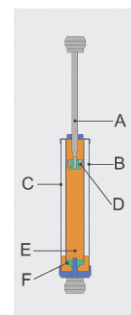
a cura della Commissione Tecnica

Vi sono inconvenienti nelle nostre vetture che si manifestano lentamente nel corso degli anni per usura o per semplice invecchiamento delle parti e ci conducono subdolamente ad un' assuefazione all'anomalia: è questo il caso degli ammortizzatori.
Assolutamente rari i casi di rottura completa ed improvvisa, questi importantissimi elementi della nostra automobile subiscono una degenerazione delle loro prestazioni che conduce a molti inconvenienti ed a situazioni di possibile pericolosità.
A che cosa servono gli ammortizzatori?
Si tratta di dispositivi atti a frenare l'ampiezza dei movimenti (oscillazioni) dello chassis rispetto alle ruote, sia nella marcia normale che in caso di frenate, accelerazioni o forti scuotimenti dovuti ad irregolarità del manto stradale.

Ripercorrendone in breve la storia, ci imbattiamo nei primi modelli di ammortizzatore "a frizione", costituiti da una serie di leve con interposti degli anelli di materiale frizionante, tipo Ferodo, che vengono premuti tra loro tramite un tirante e ad ogni capo di tale frizione si hanno due braccia, collegate una alla sospensione/ruota, l'altra al telaio. Questo tipo di smorzamento era utilizzato sulle prime Ford Model T.
La caratteristica di quest'ammortizzatore è l'elevata semplicità, che ne permette una semplice e intuitiva regolazione, così come la rigenerazione dei dischi tramite semplice sostituzione; inoltre ha una resistenza molto costante rispetto alle diverse situazioni operative, anche se risulta maggiore poco prima che la sospensione inizi l'escursione, perché si basa sull'attrito radente.
La funzione ammortizzante può alterarsi facilmente per via dell'esposizione ad agenti esterni e per l'usura precoce a cui è portata ad avere.

Nel 1908 il francese Houdaille inventò un nuovo tipo di ammortizzatore
In seguito – fino agli anni'60 - le leve furono interconnesse da un pistone a funzionamento idraulico.
Montati per la prima volta nel 1915 sulla vettura che vinse il trofeo dell'Isola di Mann di quell'anno, questi ammortizzatori furono impiegati sui modelli più recenti di Ford T, ma anche sulle ambulanze francesi degli anni '20, su molti modelli Rolls Royce, e successivamente sulle vetture più prestigiose quali Maserati, Ferrari (ne era equipaggiata la 275 F1 che corse il Campionato Mondiale di Formula Uno nel 1950, ma anche – ad esempio – la 342 America) ed innovative (Lancia Ardea 1959).

A partire dagli anni '60 l'ammortizzatore (a uno o due tubi, di tipo "De Carbon" o "Alliquant" a flauto, a finestratura variabile, a cartuccia, ecc.) diviene totalmente idraulico, essendo costituito da un cilindro fissato da un lato al mozzo porta ruota e dall'altro allo chassis.

In quelli più comunemente utilizzati, il frenaggio si ottiene all'interno del cilindro mediante una serie di rondelle dotate di fori calibrati, attraverso i quali l'olio è costretto a passare.
Ovviamente più i fori sono piccoli, più oppongono resistenza al passaggio dell'olio, facendo lavorare l'ammortizzatore in modo "rigido" e rendendo la vettura più sportiva, ma meno confortevole.
La durata di questi elementi può solitamente variare tra i 60 ed i 100.000 Km a seconda dell'utilizzo e del tipo di percorsi solitamente affrontati, ma se la vostra vettura si "accuccia" di muso in frenata o si solleva in accelerazione, dondola sulle irregolarità della strada o si corica lateralmente in curva, la responsabilità è sicuramente degli ammortizzatori.

Ricordiamoci che la macchina è unita al manto stradale da quattro piccole impronte di pneumatico: i saltellamenti delle ruote dovuti agli ammortizzatori scarichi rendono aleatorio questo contatto, causando allungamenti degli spazi di frenata e sbandamenti nelle manovre di emergenza.
Come accorgersi, dunque, di quando è il momento di sostituire gli ammortizzatori?

1. la prima cosa da fare è un esame visivo: se si osservano tracce di fughe d'olio vicino allo stelo centrale, non potendo aggiungere olio all'interno, l'ammortizzatore è morto.
2. un successivo esame empirico consiste nel comprimere con le mani la sospensione dall'estremità di un parafango e rilasciarla di colpo: se si osservano più oscillazioni di assestamento l'ammortizzatore è sicuramente scarico
3. un terzo modo per avere la certezza che sia giunto il momento di sostituire gli ammortizzatori consiste nel far provare la vostra vettura ad un amico, non "assuefatto" al comportamento della macchina: se dopo due curve vi dice che l'auto "balla un po'" ecco trovato il difetto.
4. il metodo certamente più sicuro ed efficace è, comunque, quello di portare la vettura in un 'officina dotata di un banco prova per gli ammortizzatori: in questo modo verranno evidenziate anche altre anomalie collegate alle sospensioni (giochi anomali di silent-block o testine, ecc).

La sostituzione degli ammortizzatori è purtroppo un'operazione che si può rivelare talora costosa; inoltre può accedere che – per i modelli più datati – vi siano grosse difficoltà a reperire il ricambio nuovo di fabbrica. Ma nessuna paura: fortunatamente esistono ditte specializzate, in grado di ricondizionare a nuovo qualsiasi modello di ammortizzatore.
L'unica avvertenza, in questo caso, è quella di affidarsi ad aziende di provata serietà, che diano garanzia di durata con la sostituzione delle parti interne usurate e di tutti quegli elementi (boccole, gommini, distanziali, ecc) inevitabilmente intaccati dal tempo e dai chilometri.
Buon viaggio in assoluta sicurezza!

RADUNI: ISTRUZIONI PER L'USO

E. Cima

Ha inizio in questi giorni il periodo di riposo per le nostre amate veterane e dopo la pausa invernale avremo sicuramente voglia di fare di nuovo un po' di chilometri sulle nostre auto (sempre che non siamo già stati vinti dalla tentazione di far loro provare ancora un po' di brividi di freddo e qualche uscita sulla neve).

Approfittiamone dunque per fare tutta quella manutenzione spicciola che ci consentirà di riprendere la stagione dei raduni con le vetture non solo in piena efficienza, ma in grado di consentirci di risparmiare anche un poco di quella preziosa benzina verde (o gasolio, perché no) che è oggigiorno così cara e preziosa.

AFFIDIAMOCI, PERO' AL FAI DA TE SOLO SE ABBIAMO L'ATTREZZATURA GIUSTA (dal ponte in avanti), L'ESPERIENZA E LE CONOSCENZE DEL CASO.

- *SERBATOIO* - assicuriamoci che sia pulito, esente da depositi, muffe o – peggio – ruggine. Se necessario smontiamolo e facciamolo sabbiare accuratamente e vetrificare, il che scongiurerà anche il pericolo che si fori nei lunghi periodi di inattività. Se, poi, la nostra vettura è di quelle che hanno il serbatoio ed il bocchettone collegati da un manicotto in gomma, verifichiamo che quest'ultimo non sia screpolato con conseguenti micro-perdite ed evaporazioni.
- *TUBAZIONI VARIE* - anche queste sono in gomma e possono cedere; fascette e tubi in PVC o in gomma telata devono essere assolutamente prive di screpolature e fissurazioni per evitare trafilamenti
- *POMPA MECCANICA DELLA BENZINA* - assicuriamoci che le viti con testa a taglio che fissano il coperchio siano ben serrate, poiché è facile che si allentino.
- *CARBURATORE* verificato che non ci siano perdite dalle tubazioni o dal tubo di ingresso carburante, controlliamo che spilli conici, viti di regolazione e guarnizioni siano in perfetta efficienza: se anche solo uno di questi particolari non funziona al meglio, la carburazione sarà ricca, con conseguente difficoltà di avviamento del motore a caldo, maggiore emissioni di inquinanti e non da ultimo aumenti dei consumi.
- *SPINTEROGENO* - se usurato, con le puntine platinate ossidate o mal regolate e con gioco sull'alberino, questo particolare funziona non a dovere e contribuisce ad un'errata regolazione dell'anticipo, con conseguente aumento dei consumi
- *CINGHIA DI DISTRIBUZIONE* – deve conservare sempre una giusta tensione
- *ALBERI A CAMME E PUNTERIE* - non devono essere intaccate
- *CATENA DI DISTRIBUZIONE* - non deve essere allungata per evitare che i denti degli ingranaggi conduttori e condotti si usurino
- *RADIATORE* – non deve essere intasato e/o non deve perdere (occhio anche alle varie vaschette di espansione)
- *TERMOSTATO* – che sia adatto e perfettamente funzionante
- *CINGHIE CHE COLLEGANO DINAMO O ALTERNATORE ALLA POMPA ACQUA* – che siano tese
- *POMPA ACQUA* – attenzione alle perdite dal premistoppa o ai cuscinetti rumorosi
- *SISTEMA DI SCARICO* – soffiature dalle guarnizioni o dalle giunzioni, silenziatori forati o fissurati, tubi deformati non provocano solo rumore, ma anche e soprattutto aumento delle temperature di esercizio e dei consumi. E inquinamento.
- *LUBRIFICAZIONE* – controllare che non vi siano perdite dai paraoli e guarnizioni nonché eccessivi consumi per usura o trafilamenti dalle guide valvole.

Non dimentichiamo, poi, di verificare il perfetto funzionamento del martinetto di bordo e della chiave per svitare i bulloni delle ruote (sempre meglio non fidarsi di quella in dotazione) nonché la pressione della ruota di scorta.

Avendo fatto tutto ciò, quando usciremo sarà necessario soltanto un controllo (periodico, ben inteso anche durante tutta la bella stagione) della pressione degli pneumatici affidandoci ad un buon manometro e ripristinando quella corretta, ove necessario.
Senza pensare ai guasti gravi ed imprevedibili per cui occorre fare ricorso al carro attrezzi, è però sempre in agguato qualche piccolo, banale inconveniente facilmente risolvibile che ci può rovinare il raduno di apertura, così come qualsiasi altro incontro nel corso della bella stagione.
Ecco perché occorre utilizzare questi mesi invernali anche per preparare con pazienza un'adeguata dotazione di bordo che ci consenta di effettuare una riparazione di fortuna “sul campo”, magari aiutati da un amico più esperto e da un po' di buona sorte (che non guasta mai).
Vediamo quindi insieme ciò che è proprio indispensabile tenere a bordo della propria vettura, possibilmente in modo ordinato che ci consenta di rintracciare velocemente ciò che ci necessita in quel momento:

- *una serie di lampadine e fusibili di scorta*
- *una cinghia della dinamo o dell'alternatore (a scanso di guai teniamo sempre un collant da donna in macchina: potrà servire alla nostra compagna in caso di necessità, ma soprattutto a noi se si dovesse rompere una cinghia di troppo)*
- *una calotta dello spinterogeno nuova, con una serie di puntine platinate ed un condensatore*
- *una serie di candele del tipo adatto*
- *una coppia di cavi batteria (di dimensioni giuste e con tanto rame, possibilmente)*
- *un flaconcino di olio per freni*
- *un flacone di olio motore*
- *uno sbloccante spray (tipo Svitol - CRC, ecc)*
- *fascette a vite (o a nastro) di varie misure*
- *un rotolo di nastro isolante e del fil di ferro sottile*
- *un rotolo di nastro telato tipo americano*
- *chiavi combinate da 8,10,11,13,14,17 oppure una serie di bussole con cricchetto e prolunghe*
- *un paio di pinze normali*
- *un paio di pinze grip*
- *un tronchesino ed un paio di forbici con tacca spelafili*
- *cacciaviti a taglio ed a croce di varie misure e di buona qualità*
- *un piccolo seghetto da ferro ad arco*
- *una scatolina con viti, bulloni, dadi e rondelle di misure assortite*
- *una serie di manicotti radiatore (se il veicolo è raffreddato ad acqua)*
- *un flacone di turafalle (se il veicolo è raffreddato ad acqua)*
- *un flacone di liquido per raffreddamento (se il veicolo è raffreddato ad acqua)*
- *una chiave poligonale al cromo-vanadio per le ruote*

Auguriamoci di non doverci mai servire di tutto questo armamentario, ma sapere di potervi contare in caso di necessità ci aiuterà a viaggiare più sereni, godendoci appieno le soddisfazioni che la nostra storica ci regala e gustandoci ogni nostro raduno.

Un protagonista degli anni d'oro del motorismo torinese: RICCARDO MICHI

S. Alessio

L'11 Ottobre 2013 avrebbe compiuto 77 anni. Invece la mattina del 6 Agosto se ne è andato in fretta, come le auto da lui preparate, Riccardo Michi.

A chi non si interessa di auto e motori e a chi è giovane il suo nome senz'altro può dire poco. Qui non parliamo di meccanici di Formula1 conosciuti da tutti, ma a volte, senza andare lontano, ci sono dei "meca" che la sanno lunga, tanto lunga.

E Riccardo è stato uno di questi, un grande elaboratore di auto da gara (Alfa Romeo specialmente) con una carriera che si è sviluppata come responsabile delle squadre corsa sia di Virgilio Conrero che di Renato Monzeglio. Per intenderci, preparava bolidi che all'epoca dettavano legge sui circuiti più famosi e nelle competizioni più prestigiose.

La storia inizia nel 1936. Il nostro nasce a Torino in una famiglia modesta come tante all'epoca. Probabilmente per Riccardo la voglia di andare a scuola e studiare non è propriamente la specialità della casa. La famiglia però non può permettersi di tenerlo a casa a fare flanella e quindi nel 1950, 14 anni, Riccardo si ritrova a fare il "bocia" nella mitica officina di Virgilio Conrero in Via Mombasiglio.

Il Mago ben presto si accorge che la stoffa c'è ed a 16 anni lo manda al Dalmazio Birago, scuola per motoristi in Corso Novara. Per le sue doti diventa rapidamente il pupillo di Conrero che lo nomina responsabile della sua squadra corse.

Leggo su un giornale dell'epoca : " E' il 1960 quando nell'officina di Conrero appare alla porta il grande Manuel Fangio che commissiona dieci Giulietta GTI che si coprono poi di gloria nella Vuelta Argentina. Riccardo Michi fu al fianco del grande Patron in quell'incredibile viaggio carico di successi sportivi. Erano gli anni d'oro dell'automobile, visti da Riccardo dalla poltrona d'onore, quella dei box delle auto più forti del tempo." In quegli anni nell'officina, che nel frattempo si è spostata in Via Madama Cristina 115, passano molti modelli di Alfa Romeo. 1900 super, 1300 TI, 1300 sprint, qualche TZ ma soprattutto "Giuliette" che hanno potenze superiori ai 100 CV/litro. Si lavora anche sulla "goccia", un'elaborazione di Michelotti su base Giulietta Sprint Veloce.

Arriva una vittoria alla prima gara. Nel 1968, sponsor un appassionatissimo Conte Vittorio Zanon di Valgiurata, inizia l'era della GTA. Su queste auto, da una potenza di partenza di 130 CV, si arriva ad erogare 160, 180 e 185 CV. Nel 1969 Virgilio Conrero, archiviate già 1000 vittorie, vuole incominciare a lavorare anche su altre auto (Opel in particolare) mentre Riccardo preferisce portare avanti il discorso incominciato sulle GTA. Diventa quindi Capo Squadra Corse di Renato Monzeglio con officina in Via Spalato. Alle sue dirette dipendenze troviamo Ugo Tosin, motorista, Franco Voletto, esperto in cambi, trasmissioni e sospensioni, e Domenico Lucini esperto del banco prova. Con Monzeglio Riccardo Michi completa il lavoro iniziato sulle GTA e con i piloti ufficiali, Pozzo e Zanetti, le vittorie arrivano a raffica nelle categorie 1300, 1600 e 2000(GTAm). Questi bolidi gialli e marroni sono le auto da battere su tutti i circuiti. Per gli amanti

dei particolari tecnici queste GTA montano pistoni BORGO, molle valvole FRAM, iniezione LUCAS (1300 e 1600) e SPICA (2000), accensione elettronica ELECTRONIC RACING, pneumatici GOODYEAR (1300 e 1600) e FIRESTONE (2000) con cerchi 9X13. Pesano tra gli 800 ed i 990 Kg, erogano 164, 179 e 220 CV con velocità rispettive di 212, 220 e 228 Km/h.

Dopo dieci anni di vittorie e soddisfazioni, nel 1980, Riccardo chiude il suo rapporto di lavoro con Monzeglio e si dedica solo all'attività privata sulle auto d'epoca in una piccola officina in Via San Rocchetto. Poi si sposta in Corso Ferrucci e poi ancora, nel 1989, in Via Demonte, zona Molinette, in quella che sarà la sua ultima "boiţa".
Suoi clienti sono importanti collezionisti torinesi come Marco Brignone, figlio del fondatore dell'omonima banca, il Dr. Allemanni della CART di Corso Matteotti, ma soprattutto, eccolo di nuovo qui, il Conte Vittorio Zanon, facoltoso uomo d'affari e presidente ASI dal 1987 al 1997, che gli affida le auto della sua prestigiosa collezione prima di gare o raduni. Vedo le foto di una splendida Lancia Aurelia B20 coupè rossa che Riccardo ed il Conte stesso portano in Messico per una esposizione mondiale.
Nel 2008 divento anch'io suo cliente. Tutto nasce dalla voglia di togliermi uno sfizio che avevo da quando ero diciottenne e cioè possedere un mito dell'epoca, una Fulvia Coupè. Acquisto l'auto che però necessita di molta manutenzione e ricordo che un'amica, Daniela, mi aveva parlato del papà che appunto si occupava di queste cose. Lo incontro in un caldo pomeriggio di Luglio ed insieme portiamo la Fulvia nella sua officina. E' un arzillo signore di 71 anni, dialetto piemontese, baffi bianchi e tasche piene di caramelle alla faccia del diabete. E nel suo piccolo ufficio, complici le foto appese ai muri, mi rendo conto finalmente di cosa ha fatto negli ultimi 50 anni e che vita fantastica deve avere vissuto. "Di, giovnot, it veule 'n-a caramela?". Questa sua domanda mi scuote mentre sono assorto a guardare quelle testimonianze di gare, circuiti, piloti, rombi di motori, vittorie e macchine da sogno. Si tiene la mia Fulvia qualche mese e me la restituisce che il motore e la meccanica sembrano appena usciti dalle gloriose officine Lancia. Ed io la porto a casa felice come un diciottenne nel 1972. Ci vediamo ancora un po' di volte, lo vado a trovare all'Automotoretrò 2009, poi la salute gli presenta il conto e lascia ogni attività. Sono passati cinque anni ed ovviamente la Fulvia è ancora in formissima. Quando la guido e sento il motore rombare perfettamente penso che lui, ridacchiando, mi avrebbe chiesto: "Di, giovnòt, chi ch'a l'è col "vasco" ch'a l'ha fate sto motor?" e senza attendere risposta "It veule 'n-a caramela?".
Si grazie Riccardo. Grazie. Di tutto.

AMARCORD…DI UN RALLY

A. Scarfò

C’erano una volta i rallies di una volta, mi si passi la ripetizione; e parlando tra cultori di motorismo storico, lo si può dire senza apparire più di tanto nostalgico. Certo, sono gare appassionanti e durissime anche oggi, nonostante alcune scelte regolamentari li abbiano un po’ snaturati; chi pensasse che non sono più tanto emozionanti può sempre accomodarsi per qualche chilometro sul sedile di destra, e poi vediamo se non cambia opinione…

Con tutto il rispetto per le gare e i piloti di oggi, dunque, voltiamoci un momento indietro, a quei ‘60 e ’70 in cui i rallies erano un po’ più avventura e un po’ meno tecnologia, correre di notte era la regola, le prove speciali erano mediamente più lunghe ma le medie non troppo più basse.

Quel modo di correre su sterrati da paura o su neve e ghiaccio, con vetture comunque vicine alla produzione, o in ogni modo riconoscibili, compiendo evoluzioni inimmaginabili, sporcandosi di fango e di polvere, faceva storcere il naso ai benpensanti, ma regalava momenti adrenalinici agli appassionati: ogni proprietario di Mini (non necessariamente Cooper), di Fulvia (non necessariamente HF) o di 124 spider (non necessariamente Abarth), poteva immaginarsi nei panni di Aaltonen, Munari, Alen, e con un po’ di fantasia il fatidico tragitto casa-ufficio poteva diventare il Turini, anche se percorso in coda a passo di lumaca…

Tra i mille percorsi di gara, un passaggio in particolare mi è rimasto impresso nella memoria, e non è un tratto del “Monte”, la corsa più famosa di tutte, quella che vale tutto il mondiale. Si tratta invece di una prova del Rally del Portogallo, credo di ricordare che la località in questione si chiamasse Fafe, ed era il punto dove i più forti si misuravano il “pelo”, quello che fa la differenza tra i campioni e i ragazzini; di conseguenza, uno dei preferiti dai fotografi. Un curvone veloce a destra, naturalmente su sterrato, con un po’ di strapiombo all’interno, senza alcuna protezione, dove i migliori si sfidavano a fare il tempo, tagliando la curva il più possibile e oltre: proprio quell’”oltre”, anzi, era il metro con cui i campioni si misuravano a si sfidavano, arrivando a mettere la ruota anteriore interna nel vuoto, sospesa sul declivio sottostante, mentre la macchina scivolava sulle altre tre verso l’esterno. Sembra che esistesse una sfida tutta particolare, fra gli assi delle Case ufficiali, a chi si sporgesse di più, con successiva corsa dai fotografi per documentare l’impresa e potersene vantare magari a cena nel dopo gara.

Tutto questo può sembrare a molti pura follia, una sfida senza senso tra personaggi privi di qualunque buonsenso, e non riuscirai mai a fargli cambiare idea.

A me, che non la penso così, l’immagine di quella ruota sospesa sul niente sembra incarnare l’essenza stessa del Rally, esprimere meglio di ogni altra la meravigliosa insensatezza del correre in automobile, del passare in quel punto più veloce di tutti gli altri, e basta, senza cha sia necessario un perché…

Eventi

2013

INDICE

FEBBRAIO	**Automotoretrò** **Visita al Museo Millemiglia** **Metti una sera all'ASVA**	da Venerdì 8 a Domenica 10 Domenica 17 Mercoledì 20
APRILE	**Raduno di Apertura** **Metti una sera all'ASVA**	Sabato 6 e Domenica 7 Mercoledì 20
MAGGIO	**XXI Raduno Interclub** **Raduno Generale**	Domenica 5 Domenica 19
GIUGNO	**Riviera di Levante** **Metti una sera all'ASVA** **II ASVA in Pista**	Sabato 8 e Domenica 9 Mercoledì 19 Domenica 30
LUGLIO	**Gita Estiva/II Intersociale ASVA -Manivelle** **I Motoraduno ASVA**	Domenica 7 Domenica 28
SETTEMBRE	**Raduno C.A.T.E.A.S.** **XVIII Incontro per Vetture Classico Sportive**	Sabato 14 e Domenica 15 da Venerdì 20 a Domenica 23
OTTOBRE	**Raduno di Chiusura**	Domenica 21
NOVEMBRE	**II ASVA off Road** **Autoretrò Chambery**	Domenica 10 Sabato 30
DICEMBRE	**Autoretrò Chambery** **Pranzo di Fine Anno**	Domenica 1 Domenica 15

Il 2013 è stato un anno ancora una volta ricco di impegni per tutto il Consiglio Direttivo, che si è anche dovuto disimpegnare con le nuove direttive ASI ed i nuovi programmi per l'invio informatizzato delle richieste di certificazione (andato a regime – forse – solo in questi ultimi mesi).
Tra una protesta telefonica e l'altra (i ritardi nella consegna dei certificati sono stati davvero eccessivi, ma non sono dipesi – ve lo assicuriamo – da noi), abbiamo anche quest'anno voluto fare qualcosa di nuovo e di diverso, con raduni a lunga percorrenza alternati a quelli a più breve raggio (pensati apposta per la partecipazione delle vetture più "anziane"), nuove proposte culturali ed una più marcata apertura verso l'estero, culminata con l'Incontro per vetture Classico Sportive in Corsica.
E' aumentato il numero di Soci che frequentano regolarmente la sede ogni Lunedì sera: per il 2014 dovremo trovare il modo di intrattenerli al meglio e, magari, di fare qualcosa di specifico per loro; l'attività di sede ha avuto nuove proposte diversificate: magari il numero degli incontri non è stato all'altezza degli anni passati, ma la qualità e l'importanza degli ospiti (Tom Tjaarda in testa) non è certo stata da trascurare e, ancora una volta, si è proposto qualcosa di nuovo (la serata Cinema): peccato sia un po' mancata la Vostra partecipazione, ma……….
E' stato molto bello, di contro, vedere la sede ospitare festeggiamenti assolutamente "privati" come l'arrivo di una serie di nipotini e figli (benvenuti Arianna, Francesca, Ginevra e Jacopo): che l'ASVA sia vista come un gruppo di amici con cui condividere non solo i momenti di svago, ma anche le gioie famigliari è molto bello e ci conferma che si sta procedendo sulla strada giusta.
La sfida del Raduno di Apertura su due giorni è stata vinta brillantemente (e tutto sommato anche il tempo è stato clemente), così come il successo ci ha arriso ancora una volta per ASVA in Pista, aperto quest'anno anche agli amici del VCC Torino e per l'incontro delle classico sportive (abbiamo dovuto scontentare due equipaggi che sono rimasti in lista d'attesa).
Anche per il 2013 abbiamo fatto del nostro meglio, ma siamo certi di non avere accontentato tutti: molti di voi ci hanno indirizzato ed aiutato a risolvere problemi organizzativi e non, raccogliendo l'invito fatto negli anni passati; molti altri ancora, come già negli anni passati, sono stati a guardare e ci hanno (almeno così ci illudiamo sia stato) dato la loro piena fiducia.
Da parte nostra, un grazie a tutti coloro che hanno aderito alle manifestazioni a calendario e dimostrato, con plausi, critiche, rimbrotti, di prendervi parte anche col cuore; un benvenuto a tutti i Soci che hanno partecipato per la prima volta ad un nostro raduno ed un "coraggio" a chi non ha ancora mai partecipato a nessuna manifestazione e vorrà accordarci fiducia iscrivendosi agli eventi in previsione per il 2014.

ARRIVEDERCI A TUTTI !

8– 9 -10 Febbraio 2013 AUTOMOTORETRO

Dedicata alla celebrazione del 50° anniversario della Labmborghini ed al 100° dell'Harley Davidson, l'edizione 2013 di Automotoretro (che avrebbe dovuto celebrare anche il 50° anniversario della Porche 911) ha avuto l'ennesimo successo e fatto registrare un nuovo record di presenze ed espositori.
"Autisti o Piloti" era la scritta che campeggiava sul fondale del nostro stand, dedicato per questa edizione del Salone di Torino al passaggio dalla Scuola Guida - simboleggiata da una splendida Fiat 600 - alla conduzione delle vetture più impegnative rappresentata da una Corvette.
Solo due, dunque , le auto, separate dal gruppo assale posteriore (con motore e cambio) della 600 e da un pannello delle luci in dotazione (della Giulia), strutture tipiche delle Scuola Guida degli anni'60, perfettamente funzionanti ed ammirate dal pubblico.
A fare da sfondo, sotto la scritta già citata ed in mezzo a rappresentazioni del nuovo logo sociale, da un lato (quello degli autisti) altre immagini di segnali e manuali di guida e dall'altro fotografie della Corvette impegnata su vari circuiti italiani ed americani.
Anche quest'anno abbiamo ricevuto la visita degli amici di Chambéry cui abbiamo riservato uno spazio dedicato nello stand, che – come al solito – si sono persi nella vastità dell'esposizione.
Ancora una volta i nostri soci hanno avuto un punto di riferimento (ben utilizzato) per riposarsi e fare quattro chiacchiere, sono venuti numerosi Buona l'affluenza di pubblico allo stand e grande anche l'afflusso dei nostri soci che non hanno mancato di fare "un salto a casa" per riposarsi e fare quattro chiacchiere durante la visita al salone.

17 Febbraio 2013
MUSEO MILLE MIGLIA

Ancora buio, pioggerellina sottile ed un discreto freddo: questo il benvenuto che domenica 17 Febbraio dà ai soci diretti alla visita al museo dedicato alla mitica Corsa stradale italiana ed alla città di Brescia, la “leonessa d’Italia”.
Saliti sul pullman ancora assonnati, volentieri ci siamo lasciati andare al tepore del mezzo per un breve supplemento del riposo che avevamo interrotto così presto, ma già alla prima sosta tutto era passato ed eravamo svegli ed attivi come non mai.
La visita al museo è stata davvero interessante: ci siamo beatamente persi tra tutti quei cimeli e dietro quelle auto – e moto – che si rincorrevano a pazza velocità sulle strade polverose dell’Italia del tempo che fu e la mattinata è trascorsa in un lampo, tanto che c’è stato giusto il tempo per un paio di foto di gruppo ed una breve parentesi di shopping al fornitissimo negozio dedicato ed era già ora di pranzo.
Abbondantemente rifocillati in quello che un tempo era il ristorante dei “big” ed ora è quasi parte integrante dell’esposizione museale, siamo risaliti sul pullman per la seconda parte della giornata, la visita alla città di Brescia, uno di quei posti in cui mai andresti apposta per una visita perché la pensi povera di storia e di monumenti.
E invece è esattamente l’opposto: bella interessante, ricca di edifici di gran pregio e di storia, passata e recente (purtroppo).
Una rapida passeggiata a piedi per il centro storico, scortati da un preparatissimo cicerone che è stato uno dei responsabili delle comunicazioni nelle ultime edizioni della Mille Miglia (quella di oggi, ovviamente) e si è rivelato davvero preparato ed innamorato della sua città, una foto nella tristemente famosa e bellissima Piazza della Loggia e poi, sotto le prime gocce di una rinnovata pioggerellina (che per fortuna ci ha lasciato vivere il pomeriggio all’asciutto o quasi) facciamo ritorno al nostro pullman che ci riporterà a Torino.
Che sia stata una giornata davvero piacevole e stimolante , anche dal punto di vista culturale, non è solo una mia impressione, ma quella che deriva dai commenti di tutti i partecipanti, davvero soddisfatti. Evviva: anche questa è piaciuta!

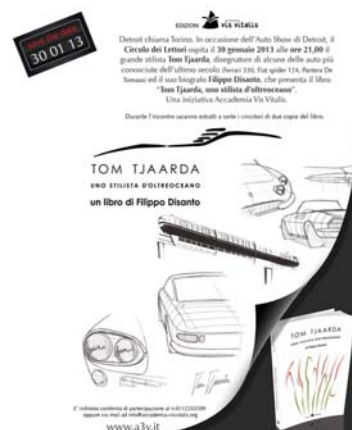
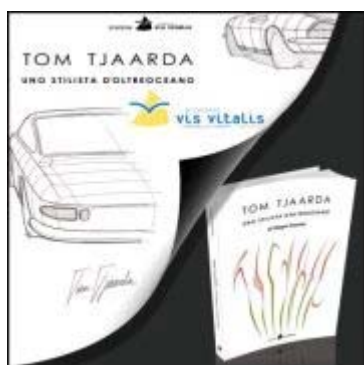
20 Febbraio 2013
METTI UNA SERA ALL'ASVA
Presentazione di un volume

Anche quest'anno l'ASVA ha voluto dare un segno della propria attenzione al contesto storico culturale del quartiere in cui ha la propria sede e della nostra splendida Torino.
Avendo saputo dall'Associazione Via Monginevro dell'uscita di un volume dedicato alle targhe che costellano i nostri bellissima palazzi barocchi, liberty, umbertini, ecc., abbiamo deciso di ospitare ancora una volta il suo autore – Sergio Donna - e lo chanconnier che solitamente lo accompagna nelle sue presentazioni.
"Le epigrafi di Torino" è il titolo dell'interessante volume, dedicato a tutti coloro che vogliono vivere Torino "col naso all'insù", alla scoperta di quei fazzoletti di storia (e di cronaca spicciola) che di solito ignoriamo (tanto che in maggior parte non ne conosciamo neppure l'esistenza) perché troppo presi a guardare davanti a noi, impegnati nella guida o nei nostri frettolosi spostamenti da un appuntamento all'altro.
Grazie a Donna abbiamo potuto scoprire tanti nuovi personaggi ed aneddoti legati alla Storia di Torino e del Piemonte e le canzoni dialettali, spesso composte specificamente per l'occasione, ci aiuteranno senz'altro con la semplice ironia dei loro testi a ricordarcene in futuro.
Sergio Donna ci ha lasciato alcune copie del libroni conto vendita: chi fosse interessato non ha che da chiederle in sede.

6-7 Aprile 2013
RADUNO DI APERTURA

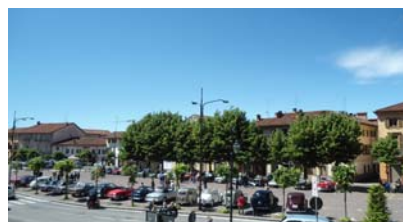
Era già da molto tempo che alcuni soci e qualche membro del Consiglio Direttivo avevano lanciato l'idea di "fare qualcosa" sul lago d'Orta, ma la distanza del posto lo rendeva meta quasi impossibile per i raduni di una sola giornata e l'ASVA ha solo sempre organizzato week-end in località marine. Ci siamo detti: perché non organizzare su due giorni il Raduno di apertura della nuova stagione?
Era una vera e propria scommessa: non era il momento (ah questa benedetta crisi economica!), anche il tempo non era dei migliori con tutta l'acqua che era scesa e stava continuando a scendere, poteva trasformarsi in un flop colossale. Abbiamo osato, ed è stato un successo! Accompagnati da un tempo quasi clemente – la domenica abbiamo persino avuto un po' di sole – ben 28 equipaggi si sono diretti alla volta del lago d'Orta, lungo un percorso in parte autostradale ed in parte lungo statali impegnative per il traffico e per i bellissimi panorami che distraggono guidatori e compagni di viaggio.
Ci attendeva Pettenasco con il suo piccolo centro storico per un benvenuto davvero emozionante, con il Sindaco in testa ad accogliere le nostre vetture ed un rinfresco davvero ricco e particolare offerto dalla Pro Loco. Tra discorsi di benvenuto e breve visita del paesino della sponda orientale del lago è venuta presto ora di raggiungere l'albergo per la cena sociale ed il pernottamento.
Dopo cena le Signore sono state – obtorto collo – protagoniste del consueto quizzone (su componenti meccaniche dell'auto!) e due "splendidi valletti" hanno premiato le tre coppie vincitrici (complimenti davvero) con borse, portafogli e foulard.
Il giorno dopo, trasferimento (sotto il diluvio) ad Orta San Giulio dove – nonostante tutto l'impegno messo nel fornirci indicazioni sbagliate dall'amministrazione locale (mettere in funzione il navigatore satellitare no, Ugo?) – siamo arrivati nella piazza principale; lasciate le auto e saliti sulle piccole e veloci imbarcazioni locali, siamo andati a visitare l'isola di S. Giulio ed i suoi monumenti.
Il tempo ci ha dato tregua, così la visita è stata piacevole, nonostante alcune monache assai scorbutiche e di sicuro poco disposte all'accoglienza dei pellegrini.
Riprese le auto abbiamo raggiunto Omegna, dove il Sindaco ed alcuni maggiorenti locali (tanto per dirne uno l'erede dell'impero Bialetti) ci hanno accolto con calore ed interesse.
Dopo il pranzo, sotto un timido sole quasi caldo, una visita ad Omegna, al Museo Forum ed al Parco Rodari hanno concluso una due giorni davvero piacevole e divertente.
Il raduno ha avuto ampia eco sulle testate locali, che ne hanno dato notizia e pubblicato immagini.

20 Aprile 2013
METTI UNA SERA ALL'ASVA
Incontro con Tom Tjaarda

Ci eravamo incontrati per caso l'anno scorso all'inaugurazione del Museo dell'Automobile e, parlando di auto storiche, gli avevo chiesto se fosse stato possibile organizzare una chiacchierata; l'ho rivisto alla presentazione della sua biografia al Circolo dei lettori: si è ricordato di me e mi ha dato il suo indirizzo e-mail; gli ho scritto riproponendogli la richiesta.
Non ci speravo proprio, ma mi ha risposto e mi ha detto che era disponibilissimo, anzi era ben lieto di venire a raccontare la sua storia ai nostri soci.
All'inaugurazione della mostra delle "Auto dell'Avvocato" si è tenuto quasi in disparte , come se non avesse giocato un ruolo di grande importanza nel successo di un modello che è stato prodotto fino alle porte degli anni 2000 e quando l'ho salutato mi ha confermato la data del 20 Aprile, così semplicemente com'è nelle sue abitudini e nella sua persona.
Ecco com'è che la nostra sede ha ospitato un personaggio famoso, il padre della De Tomaso Pantera, della Fiat 124 Sport Spider e di tante altre vetture per venirci a raccontare un po' di sé, della sua vita e della sua storia.
Tra diapositive – le stesse che ha utilizzato per una presentazione ai cinesi della sua attuale attività, aneddoti e filmati la serata è passata quasi come tra amici di vecchia data e le domande, al termine della sua chiacchierata sono state davvero tante, così come gli autografi sulle locandine di presentazione dell'evento.
In questi giorni dovrebbe finire il restauro di in modello da lui disegnato e mai prodotto in serie: gli telefonerò per invitarlo al nostro prossimo raduno di apertura 2014 con la sua creatura. Chissà che ancora una volta non mi dica di si………….

5 Maggio 2013
XXII RADUNO INTERCLUB
PIEMONTE e VALLE D'AOSTA

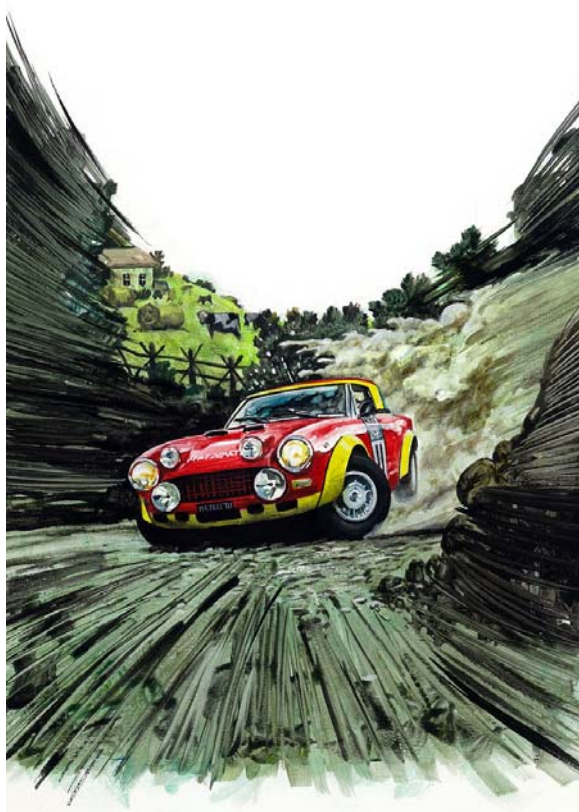
Organizzato da SCUDERIA VELTRO di Cuneo il raduno interclub – giunto alla 22° edizione – aveva come tema "I carrozzieri piemontesi del '900" ed il nostro club ha onorato tale tematica schierando tra le 9 vetture partecipanti, una Lancia 2000 Coupè HF, Fiat 2300S Coupè, un' Alfa Romeo Giulietta Spider III serie, una Fiat 2300S Coupè ed una Innocenti 950 Spyder.
Piazza Galimberti è stata la cornice in cui le vetture si sono schierate al centro di Cuneo e sono rimaste parcheggiate durante la visita guidata della città.
E da questa piazza, la più importante della città, sono partite – scandite da intervalli cronometrati di 30 secondi – per il trasferimento verso il ristorante in cui si è svolto il pranzo sociale.
Lungo i 23 chilometri che dividevano Cuneo da Pianfei sono state organizzate alcune prove cronometrate " per far apprezzare il piacere della regolarità a chi non ha mai provato…."
Non abbiamo le classifiche e noi dell'ASVA non abbiamo vinto niente, ma l'importante è partecipare. O no?

19 Maggio 2013
RADUNO GENERALE

Dedicato alla memoria di Luigi Campigotto, quest'anno il Raduno Generale si è tenuto a Bra, città in cui Luigi ha sempre operato, anche e soprattutto impegnandosi nella realtà locale.
Grazie all'interessamento dei suoi figli e di tutta la sua famiglia, abbiamo avuto la strada spianata nell'organizzare il nostro raduno generale e nel posizionare le nostre vetture nella parte più centrale della cittadina cuneese.
In una giornata di sole (finalmente!), 36 auto del nostro Club si sono trovate al consueto appuntamento di Piazzale Fratelli Ceirano ed hanno creato una colonna davvero imponente e coreografica lungo il percorso fino a Bra.
Ad accoglierci c'erano le autorità locali che hanno ricordato Luigi ed il suo operato e ci hanno dato il benvenuto con calore ed interesse.
Lasciate le auto nella centralissima Piazza XX Settembre, siamo stati guidati lungo le vie della città per un'interessantissima vista ai suoi monumenti barocchi, alle sue Chiese e torri; un breve assaggio di quello che si sarebbe potuto vedere con molta più completezza se si fosse disposto di maggior tempo nei musei cittadini (reperti archeologici, dipinti, statue girelli antichi, ecc.), un rapido approfondimento della realtà culturale di Bra e del ruolo ricoperto dalla città nel passato ed era già ora di dirigersi verso il ristorante presso il quale si sarebbe svolto il pranzo sociale.
Ancora momenti di commozione quando il Presidente Gallizia ha consegnato alla famiglia di Luigi Campigotto un modellino della "sua" Giulietta montato su una base opportunamente personalizzata e poi, gratificati anche dallo splendido lavoro di un maestro pasticcere appassionato di auto storiche, ci siamo diretti chi alla visita del Museo del giocattolo, chi alle proprie auto per un ritorno a Torno ricco di ricordi e piacevoli sensazioni.

8 – 9 Giugno 2013
RADUNO RIVIERA DI LEVANTE

E' stato il primo raduno cui i membri del Consiglio Direttivo – tutti presi da impegni di lavoro e, soprattutto, dai nuovi arrivi in famiglia, non hanno potuto prendere parte sin dal primo giorno.
Era impossibile mancare e come avete letto nello splendido "reportage" di Adriana Camino è stata trovata la soluzione giusta, sicuri come eravamo che Carlo fosse la persona idonea a condurre il gruppo da Torino a Chiavari con la stessa sicurezza di chi di solito si incarica del coordinamento degli equipaggi durante i trasferimenti. Leggendo il resoconto di Adriana (ed avendone potuto approfittare più di una volta) mi viene ancora alle narici lo stupendo profumo delle pizzette e dei salatini di Carlo ed è un motivo in più per rimpiangere di non aver potuto essere della partita.
Spazio alle foto, dunque: come sempre, se da un lato non possono rendere conto delle sensazioni vissute, almeno lasciano traccia dei luoghi e degli amici incontrati.

19 Giugno 2013
METTI UNA SERA ALL'ASVA
Incontro propedeutico ad ASVA in Pista

Ripetendo l'esperienza dell'anno scorso, che si era rivelata davvero utile ed era stata apprezzata dai partecipanti, anche quest'anno – visto che oltretutto avevamo esteso l'invito ad unirsi a noi anche al Veteran Car Club Torino – abbiamo pensato di organizzare un incontro di presentazione della manifestazione "corsaiola" del nostro Club e di preparazione per coloro che non avevano preso parte alla prima edizione ed erano digiuni di pista, come guidarci sopra e quant'altro.
Così abbiamo deciso di dedicare all'argomento una serata, nel corso della quale abbiamo svelato le novità di questa seconda edizione (avremmo girato in senso opposto rispetto al 2012) e riproposto diapositive e filmati preparati per gli incontri dell'anno passato ed ancora – ovviamente – validi.
La serata è servita, come sempre, a discutere un po' tra di noi (i nostri soci sono arrivati un po' prima dell'inizio e se ne sono andati un po' dopo, come si conviene ai bravi padroni di casa) ed a far conoscer la nostra sede, la nostra biblioteca ed i nostri associati agli amici degli altri club, che hanno subito preso le misure dei loro potenziali futuri "avversari".
Una buona scusa per trascorrere un paio d'ore tra appassionati, scambiare esperienze e, perché no, approfondire anche tematiche che nulla avevano a che fare con la pista e con l'uscita di quindici giorni dopo.

30 Giugno 2013
ASVA IN PISTA ATTO II

E finalmente il gran giorno è arrivato!
Per noi organizzatori era una nuova sfida, perché la conferma del buon lavoro fatto nella precedente edizione è sempre più difficile della prima realizzazione: non ci sono più le scuse del "è la prima volta", occorre far tesoro degli errori fatti e non ripeterli, noi stessi siamo più esigenti e cerchiamo quel qualcosa in più che, forse, era mancato.
Il consueto nutrito numero di equipaggi (tanti che noi poveri membri dello staff non siamo nemmeno più riusciti a fare un giretto fuori classifica) ha affollato il piccolo circuito della Barauda a Moncalieri fin dalle prime ore del mattino.
La formula vincente dell'anno scorso è stata riproposta pressoché integralmente:

- "prove libere" al mattino volte a determinare quale delle fasce di tempi proposte fosse la più congeniale al nostro mezzo ed al nostro stile di guida ed a divertirsi spremendo i cavalli (e magari anche qualche asino) dai motori delle nostre auto;
- pranzo "h 24" che ha consentito ai più irriducibili di continuare a girare tra un boccone e l'altro
- la "gara pomeridiana"

ed è stata implementata con una breve competizione di Kart, riservata a pochi equipaggi sorteggiati in rappresentanza dei vari club partecipanti.
Grazie anche alla collaborazione degli sponsor, tra cui un ringraziamento particolare va – per il ruolo di golden sponsor – alla "Pignatyres" del nostro consigliere Renato Rosato, anche la premiazione è stata davvero ricca e non sono mancate le classiche coppe per i primi tre, ma anche premi per il partecipante più simpatico e l'equipaggio femminile meglio piazzato.
Non ce l'abbiamo fatta a vincere nemmeno quest'anno e siamo riusciti di nuovo ad aggiudicarci il "cucchiaini di legno".
Ci riproveremo nel 2014, forse su un altro impianto, forse con formula nuova……chissà.

7 Luglio 2013
GITA SOCIALE ESTIVA e
II RADUNO INTERSOCIALE
ASVA-LA MANIVELLE

L'occasione era troppo ghiotta, il tempo troppo bello, la voglia troppa: così il raduno è stato – per la prima volta – organizzato in doppia forma: su due giorni con partenza al Sabato per chi si era riuscito ad organizzare al meglio e solo la Domenica – il raduno ufficiale – per tutti gli altri, sfortunati, che potevano permettersi un giorno soltanto con gli amici francesi.
Chi è partito il Sabato – la maggior parte, a dire il vero - ha potuto visitare il museo dell'Opinel a St. Jeanne de Maurienne e passare una serata in amicizia lasciandosi trascinare dal vortice delle danze organizzate nel dopocena, mentre chi ha potuto permettersi solo la gita domenicale si è dovuto sorbire una levataccia per poter essere puntuali all'appuntamento "al di là del traforo del Frejus".
Una volta tornati tutti insieme, i numerosi equipaggi convenuti – noi e gli amici francesi in egual numero – si sono incamminati alla volta dei mitici "lacets de Montvernier" lunga serie di ripidi tornanti consecutivi che attraverso panorami mozzafiato hanno condotto le vetture – tutte senza il minimo problema, anche le più anziane – fino al Col du Chaussy, a 1533 m slm.
Da qui una lunga e (quasi sempre) dolce discesa ci ha ricondotti a valle ed al luogo prescelto per il pranzo conclusivo.
Una giornata interamente dedicata alla guida che ha sicuramente soddisfatto – oltre ai palati più raffinati grazie alle prelibatezze locali – gli amanti dei percorsi tortuosi ed i drivers più esigenti.

28 Luglio 2013
I MOTORADUNO ASVA

Finalmente!
Dopo tante parole siamo passati ai fatti, anzi...alle selle.
Ci siamo ritrovati il 28 luglio in una splendida giornata a sperimentare la formula del Motoraduno, novita' assoluta per l'ASVA, che viene incontro al desiderio espresso da numerosi soci collezionisti di moto d'epoca.
Di alto livello e di altissima qualità la partecipazione di 15 mezzi: Laverda 500 e 750, Ducati 750, Guzzi 350, 850 e Falcone, BMW K75 e R90S, Honda 400, Yamaha 650, Vespa Primavera, ET3, PX. Raggiunta Saluzzo con un rapido trasferimento, breve sosta per la colazione. A pochi chilometri raggiungiamo la frazione Castellar in Val Bronda dove la visita al Castello, un sito privato dove il gentilissimo proprietario ci ha fatto da guida, ha riservato non poche sorprese per la ricchezza delle collezioni di armature, armi, araldi e quant'altro. Infine una ventina di chilometri di piacevolissime curve ci hanno consentito di raggiungere la Val Varaita e quindi la Valmala, dove ci attendeva un pranzo tipicamente piemontese a due passi dal famoso santuario.
Nell'insieme abbiamo vissuto una bellissima giornata di aggregazione con il proposito di ripetere naturalmente l'esperienza il prossimo anno, sicuri che la curiosità spingerà altri soci alla partecipazione.

20-23 Settembre 2013 XVIII INCONTRO PER VETTURE CLASSICO-SPORTIVE

L'anno scorso ci avevamo preso gusto e tutto sommato, nonostante il traffico caotico che caratterizza la capitale del Principato e mal si addice ai motori delle nostre veterane, la gita a Montecarlo era piaciuta a tutti.
Lo spirito che anima il Consiglio Direttivo, però, è quello di fare sempre qualcosa di nuovo.......... ed ecco l'idea della nave!
Aggiungici che molti di noi non conoscevano l'Isola, che ad andarci fuori stagione si riesce a trovare ancora i posti sul traghetto, che, che, che e dall'idea a realizzare il viaggio in Corsica sono intercorsi appena un paio di mesi di febbrile lavoro di Matteo Bo Milone (per la logistica e gli alberghi) e della solita task force per ristoranti e quant'altro (speravamo di essere almeno una quindicina, siamo partiti in 25 ed abbiamo lasciato qualcuno in lista di attesa a casa)!
E il gioco è fatto! Partenza Venerdì 20 Settembre a mezzanotte e rientro Domenica 22 in prima serata, così chi deve lavorare non ha problemi.
Bello il tempo, calmissimo il mare sia nella traversata notturna che in quella diurna – vero e proprio supplemento di tintarella per la maggior parte dei partecipanti – stupendi i posti.
Siamo stati bene insieme e ci siamo davvero divertiti: che dire, proprio un raduno mal riuscito!

21 Ottobre
RADUNO DI CHIUSURA

Due gli imperativi per l'organizzazione del raduno di chiusura: percorrenze brevi (quello dell'anno scorso aveva riscosso grande successo) e luoghi nuovi o in cui non ci si va da un bel po' di anni.
Se ci aggiungiamo che grazia all'interessamento di un amico – non socio ma "fiancheggiatore" del Club – di un nostro consigliere saremmo riusciti ad accedere all'esclusivissimo Circolo Canottieri Lago Sirio (anni e anni di lista d'attesa per entrarvi ed ingresso rigorosamente riservato ai soci), la scelta di Ivrea e del Lago Sirio è stata davvero un gioco.
Restava solo da soddisfare l'aspetto culturale, ma nella patria degli Olivetti non era possibile non trovare qualche spunto interessante.
L'abbiamo individuato nell'Archivio Olivetti e nella sua esposizione permanente all'interno del parco in cui sorgono gli edifici che hanno visto le prime palazzine dirigenziali della mitica fabbrica eporediese.
Una visita tanto interessante quanto sorprendente che – nonostante la temperatura rigida e la penetrante umidità di un autunno ormai incipiente – ha reso davvero piacevole la mattinata, trascorsa in un batter d'occhio.
Il pranzo conclusivo in uno dei luoghi più caratteristici dell'eporediese è stata la ciliegina sulla torta di un raduno che a detta di molti è stato davvero ben riuscito.

10 Novembre
II ASVA OFF ROAD

Seconda edizione: il maltempo, il freddo che ci è piombato addosso all'improvviso, la crisi economica…….nulla ha fatto desistere il solito gruppo di disperati (leggermente ridotto rispetto all'anno passato) dal portare i propri veicoli sulle stradine sterrate del Monferrato che il mitico "Cianino" riesce a scovare e collegare in percorsi davvero suggestivi e divertenti.
Quest'anno abbiamo avuto un "amico" in più, il fango, che a dire il vero ci sta proprio bene in un percorso fuoristradistico degno di tale nome.
E la Pauta ha lasciato il segno sulle nostre vetture che alla fine della giornata ne erano davvero piene, quasi a creare uno strato protettivo di argilla sui telai e le scocche.
Grazie ancora una volata anche a Tommaso che è riuscito a scovare l'ennesimo ristorante di qualità lungo il percorso ideato dall'amico Cianino.
All'anno prossimo!

30 Novembre – 1 Dicembre 2013
AUTORETRO' CHAMBERY

Benché anticipata di una settimana rispetto al calendario comunicatoci e riportato anche nel nostro, anche quest'anno non abbiamo potuto mancare all'edizione della mostra francese, allestita dai nostri amici del Club "La Manivelle".
Nonostante il rischio neve ed il freddo intenso, quella del 2013 è stata la partecipazione cha ha visto il record di veicoli presenti, ben 14, nonostante mancassero alcuni habituè dell'evento che, a quanto pare, non possono fare altro che continuare a rammaricarsi per non esserci stati, stando anche a quanto raccontato da Eleonora e Cristina - presenze su cui ormai possiamo fare conto - nel loro articolo sulla manifestazione.
C'era di tutto, mi dicono: belle auto, bei modellini, ricostruzioni di ambiente e costumi, ricambi in quantità e, soprattutto l'affettuosa amicizia di Serge Gross, Jean François, Jean Baptiste e di tutti i soci del Club a noi gemellato che ci hanno come sempre riservato una davvero squisita accoglienza. Arrivederci ad Automotoretrò, amici!

SIAMO STATI DA.....

Divenuto ormai una rubrica fissa della nostra monografia annuale, il riepilogo dei ristoranti ed Hotel in cui vi abbiamo portato nel corso di quest'anno speriamo possa essere sempre gradito ed utile.
Quest'anno trovate i dati dal 2011: se non avete conservato i numeri precedenti della monografia (ma li avete tutti, vero?) e volete indirizzi degli anni precedenti, chiedeteli in sede.
Come sempre non abbiamo inserito giudizi, troppo personali e – se volete – di parte: ci sembra però che sostanzialmente ci abbiamo di nuovo azzeccato!

	Nome Ristorante	Indirizzo	Raduno
2011	Agriturismo "La Meridiana"	Fraz. Corziagno - MONTIGLIO MONFERRATO (AT)	Apertura
	Il Bacco	Via Martinoia, 4 - CREVOLADOSSOLA (VB)	Interclub
	Claudio Cavalieri Banqueting	C.so Unità d'Italia, 40 - TORINO	Generale
	Agrimacelleria "Cascina Capello"	Str. Prov.le per Montafia, 29 - VILLANOVA d'ASTI	Regine delle strade
	Hotel Stella del Mare	V. Millo, 115 - CHIAVARI (GE)	
	Ristorante Pepen	Largo Marconi – LEIVI (GE)	Registro Italiano Giulia
	Ristorante Ai Castelli	Via Penisola, 26 – SESTRI LEVANTE (GE)	
	La Foresteria di Massello	Località Massello – Prali (TO)	Gita Sociale Estiva
	Hotel Loano 2 Village	Via degli Alpini – LOANO (SV)	
	Ristorante dell'Hotel		XVI Classico Sportive
	Agriturismo F.lli Oddone	Via Martino, 13 - BARDINETO (SV)	
	Ristorante del Castello	Via Maestra, 6 – PAVAROLO (TO)	Chiusura
	Ristorante La Quercia Rosa	Via Emilia, 1529 - MODENA	Gita a Maranello e Modena
	Hotel Ibis Chambery	100 Rue Ducretet - CHAMBERY (F)	Autoretrò - Chambery
	Ristorante Le Bistrot	6 Rue du Théatre -CHAMBERY (F)	
	Circolo Canottieri Armida	V.le Virgilio, 45 - TORINO	Pranzo Sociale di Fine Anno
2012	Ristorante dell'Accademia Filarmonica	Via G. Mameli, 29 - CASALE M.TO (AL)	Apertura
	Ristorante Locanda dell'Angelo	Via Piave, 22 - SCANDELUZZA di MONTIGLIO (AT)	Interclub
	Ristorante Gallareto	Via Asti, 9 - GALLARETO di PIOVA' MASSAIA (AT)	ASVA in caccia
	Agriturismo La Porta	Frazione Cavaliggi - VALGRANA (CN)	Generale
	Catering Gastronomia Trebon	Torino	ASVA in Pista
	Osteria degli Archibugi	SS 24 del Monginevro - EXILLES (To)	Gita Sociale Estiva/1°Intersociale
	Hotel Parigi	Lungomare Argentina 16/18 - BORDIGHERA (IM)	
	Hotel Piccolo Lido	Lungomare Argentina 2 - BORDIGHERA (IM)	XVII Classico Sportive
	Ristorante Hotel Parigi	Lungomare Argentina 16/18 - BORDIGHERA (IM)	
	Ristorante Da Delio	Piazza Vittorio Veneto, 8 - APRICALE (IM)	
	Residence "Il Poggetto"	Via Cecinese, 70 - CASALE MARITTIMO (PI)	
	Grande Albergo Quattro Stagioni	Piazza Cesare Battisti, 14 - RIETI	
	Ristorante "Da Valerio" -	Via Salaria, 8 - S.RUFINA di CITTA' DUCALE (Ri)	Viaggio a Rieti, Ombelico d'Italia
	Trattoria "L'antica Pentola"	Via di Villa Mari, 2 - RIETI	
	Ristorante "Sfreddafagioli"	Mercato di Fiamignano - FIAMIGNANO (RI)	
	Ristorante "Leone dell'Antica Rocca"	Via del Campanile, 18 - ROCCANTICA (RI)	
	Antica Locanda dell'Orco	Via Ivrea, 109 - RIVAROLO CANAVESE	Chiusura
	Ristorante Gallareto	Via Asti, 9 - GALLARETO di PIOVA' MASSAIA (AT)	ASVA Off Road
	Le Bistrot	6 Rue du Théatre - Chambery (F)	Autoretrò - Chambery
	Hotel Mercure Centre	183 Place de La Gare - CHAMBERY (F)	
	Circolo Canottieri Armida	V.le Virgilio, 45 - TORINO	Pranzo Sociale di Fine Anno
2013	Taverna Mille Miglia	Viale della Bornata, 123 - SANT'EUFEMIA (BS)	Visita Museo Mille Miglia
	Hotel Ristorante L'Approdo	C.so Roma, 80 - PETTENASCO (NO)	Apertura
	Albergo Ristorante Croce Bianca	Via Mazzini 2 - OMEGNA (VB)	
	Ristorante La Ruota	Via Cuneo, 5 - PIANFEI (CN)	Interclub
	Ristorante Battaglino	Piazza Roma , 1 - BRA (CN)	Generale
	Ristorante Ai Castelli	Via Penisola, 26 – SESTRI LEVANTE (GE)	Riviera di Levante
	Agriturismo La Novellina	Via Canivella, 4 - CICAGNA (GE)	
	Catering Gastronomia Trebon	Torino	II ASVA in pista
	Catering	La Chambre	II Intersociale e Gita Estiva
	Trattoria Aurora	Borgo Chiesa, 20 - Valmala (CN)	I Motoraduno
	Brasserie du Port	Route du Port - L'Ile Rousse (Corsica)	
	Hotel Christophe Colomb	Place Bel Ombra - Calvi (Corsica)	XVII Classico Sportive
	Hotel Saint Christophe	Place Bel Ombra - Calvi (Corsica)	
	Ristorante Hotel Christophe Colomb	Place Bel Ombra - Calvi (Corsica	
	Società Canottieri Sirio	Via Lago Sirio, 52 - Lago Sirio (To)	Chiusura
	Ristorante Il Pozzo	Via del Piano, 15 - S.Paolo Solbrito (AT)	II ASVA Off Road
	Le Bistrot	6 Rue du Théatre - Chambery (F)	Autoretrò - Chambery
	Hotel Mercure Centre	183 Place de La Gare - CHAMBERY (F)	
	Ristorante De Filippi	Via Rivalba, 8 (Fraz. Bussolino) - Gassino (TO)	Pranzo Sociale di Fine Anno

APPUNTI DI VIAGGIO

U. Viora

Al termine dell'anno sociale, come sempre, archivio il materiale relativo ai raduni dell'anno e ripulisco il PC dai files non più utilizzabili per il futuro.
Mi rendo così conto di quanto la nostra attività sia complessa e, permettetemi un poco di immodestia, che siamo davvero dei bravi organizzatori.
Per ogni uscita, credetemi, c'è una quantità enorme di materiale prodotto, di cui voi vedete solo una minima parte che peraltro ai Soci di altri sodalizi non arriva proprio.
E' il caso delle informazioni turistiche – chiamate ora "brevi notizie su", ora "indicazioni di viaggio" ora "da visitare a", ma che in futuro si chiameranno solo più "Appunti di viaggio" – che vi forniamo di volta in volta sulle località e sui monumenti oggetto del momento culturale dei nostri raduni.
Che ci risulti sono una nostra prerogativa e stanno ad indicare l'attenzione che abbiamo per voi.
Queste informazioni turistiche nascono per consentire a ciascuno dei partecipanti di prepararsi alla visita che abbiamo previsto, a capire l'essenza dei luoghi in cui ci stiamo recando ed a conoscere quello che non potremo permettergli di vedere per motivi di tempo ma che potrà gustarsi in una visita successiva, se e quando vorrà ripercorrere con più calma l'itinerario da noi proposto.
Come autore dei lavori, mi piace immaginare queste note lette dai nostri compagni di equipaggio non impegnati alla guida durante il percorso di trasferimento, con i classici "ma dai…lo sapevi che…." di chi scopre un particolare mai immaginato o una curiosità su luoghi apparentemente noti, ma ancora pieni di sorprese e novità se visti con l'occhio particolare del turista informato.
So però che, purtroppo, la realtà è ben diversa e che le mie "note di viaggio" vengono spesso lasciate tra il materiale consegnato alla partenza e lette a raduno ultimato oppure ancora rimangono nell'auto fino alla pulizia per il raduno successivo, quando trovano la loro naturale "archiviazione" nel cestino della carta straccia.
Però con massimo autolesionismo, o se preferite estrema perfidia, continuo a redigerle, vuoi perché così anche io scopro cose che mai avrei pensato di approfondire, vuoi perché, in fondo, qualcuno poi le legge con attenzione, magari mi rimprovera anche per inesattezze o inevitabili errori di battitura dovuti al fatto di essere scritte nei ritagli di tempo o nelle ore serali (questa pagina, ad esempio, nasce in aereo tra Roma e Torino), però mi ringrazia ed apprezza l'idea e la buona intenzione.
E per far capire che cosa si è perso a chi per vari motivi non ha potuto partecipare ai raduni organizzati, per creare una memoria storica più facilmente consultabile e venire incontro a chi, pur avendole ricevute di volta in volta le ha perse o non le ha nemmeno lette, ho addirittura deciso di raccoglierle ogni anno in una dispensa, tutta per voi!

CHI LA DESIDERASSE, LA CHIEDA IN SEDE

ASVA TORINO: LE CARICHE SOCIALI

PER IL QUADRIENNIO 2011-2014

CONSIGLIO DIRETTIVO

PRESIDENTE	*Luca GALLIZIA*
VICE PRESIDENTE	*Tommaso MACRI'*
SEGRETARIO	*Carlo Alberto GALLIZIA*
TESORIERE	*Edoardo CIMA*
ADDETTO STAMPA	*Ugo VIORA*
CONSIGLIERE	*Matteo BO MILONE*
CONSIGLIERE	*Franco PANARO*
CONSIGLIERE	*Renato ROSATO*
CONSIGLIERE	*Andrea SCARFO'*

COLLEGIO DEI PROBIVIRI

Rapporti con il Consiglio	*Piero VERCELLINO*
	Guido CONTI
	Celso NICCO

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

Ferdinando FRANZA
Roberto PULEO
Pier Giacomo TIBALDI

VIVERE NEL PRESENTE LE AUTO DEL PASSATO
pubblicazione gratuita riservata ai soci dell'A.S.V.A. Torino - n° 10, Dicembre 2013

Coordinamento: Ugo VIORA
Comitato di redazione: Matteo BO MILONE – Edoardo CIMA, Carlo Alberto GALLIZIA,
Luca GALLIZIA – Tommaso MACRI' - Franco PANARO –
Renato ROSATO - Andrea SCARFO'

Hanno contribuito a questo numero: La Commissione Tecnica ASVA, Adriana Camino Costa, Edoardo Cima, Luca Gallizia, Eleonora Panaro, Andrea Scarfò, Cristina Scarfò, Ugo Viora

Sede Sociale Via Monte Albergian, 20 – 10139 TORINO
www.asvaclub.com   info@asvaclub.com